

VISIT...

LANZAROTE
Caliente.COM

S $\frac{109}{173}$

~~XVIIII~~ $\frac{3}{42}$

266

S 103
173

М. Карышев

ВЛІЯНІЕ ПАРОВОГО ТРАНСПОРТА НА СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО.

Изслѣдованіе въ области экономики земледѣлія

А. СКВОРЦОВА,

доцента Института Сельскаго Хозяйства и Лѣсоводства
въ Новой Александріи.



ВАРШАВА.

Въ Типографіи Маріи Земкевичъ.

Краковское-Предмѣстье N. 17.

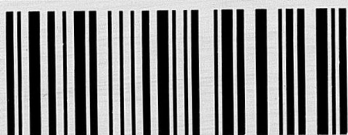
1890.

Напечатано по постановленію Совѣта Института Сель-
скаго Хозяйства и Лѣсоводства въ Новой Александріи.

Директоръ, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ

П. В. Эймонтъ.

26535-0



2011146545

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Нашъ вѣкъ не безъ основанія носитъ названіе вѣка пара. Это названіе, однако, слѣдуетъ объяснять не тѣмъ, что паръ является рабочей силой въ фабрикаціи, а, главнымъ образомъ, тѣмъ, что паръ примѣняется въ качествѣ движущей силы при транспортѣ. Дѣйствительно, хотя приложеніе пара на фабрикахъ началось еще въ прошломъ столѣтіи, но вліяніе этого обстоятельства на экономическую жизнь общества обнаружилось вполне только въ текущемъ столѣтіи и именно только съ распространеніемъ парового транспорта. Иначе и не могло быть, ибо и сама фабричная промышленность могла развиваться и принять настоящіе размѣры только при содѣйствіи паровыхъ транспортныхъ средствъ, доставлявшихъ ей дешево и скоро необходимую ей огромную массу матеріаловъ и развозившихъ издѣлія ея по всему міру. При томъ, для нашего вѣка характерна не фабричная промышленность, а горный промыселъ, на развитіе котораго паровой транспортъ оказалъ еще болѣе сильное вліяніе, чѣмъ на обрабатывающую промышленность: многія горнопромышленныя предпріятія могли возникнуть только при помощи новаго способа передвиженія товаровъ. Но и исконная и, безъ сомнѣнія, важнѣйшая для человѣка отрасль добывающей промышленности—земледѣліе испытала и еще испытываетъ на себѣ вліяніе этого новаго фактора экономической жизни: многія, не-

давно еще пустынные области, въ теченіи послѣднихъ десятилѣтій преобразились въ болѣе или менѣе густо заселенныя земледѣльческія страны, благодаря тому, что паровыя транспортныя средства дали возможность, во первыхъ, двинуться въ эти пустыни огромной массѣ переселенцевъ изъ болѣе густо-населенныхъ странъ старой культуры, и во 2-хъ; доставить продукты вновь раздѣланныхъ переселенцами земель на рынки тѣхъ-же странъ.

Но, конечно, не въ одномъ фактѣ занятія новыхъ земель выразилось вліяніе парового транспорта на земледѣліе; да и это занятіе и послѣдствія его должны были отразиться не на одномъ земледѣліи, а на всей экономической жизни Европы и всего міра. Вліяніе это, къ тому-же, продолжается и окончательный или даже только ближайшій результатъ вызванныхъ паровымъ транспортомъ измѣненій въ экономическихъ отношеніяхъ—далеко еще не выяснился вполне. Просматривая многочисленныя сочиненія, вызванныя вопросами объ американской или иной конкуренціи и о современномъ кризисѣ, сочиненія, вышедшія частью изъ подъ пера знаменитыхъ ученыхъ и основанныя на огромной массѣ тщательно собраннаго фактическаго матеріала,—авторъ, по крайней мѣрѣ, не могъ найти удовлетворяющаго его отвѣта на вопросъ: что-же дальше? какимъ путемъ Европа выйдетъ изъ настоящаго кризиса? Каковы вообще мыслимы послѣдствія совершающагося экономического переворота?

Особенно не удовлетворяли автора указанія на измѣненія, имѣющія произойти подъ вліяніемъ парового транспорта въ области земледѣлія; число такихъ указаній, къ тому-же, крайне ограничено. Большинство сельскохозяйственныхъ писателей разсуждаетъ такъ, какъ будто этихъ измѣненій совсѣмъ не существуетъ. Наиболѣе рѣзко это выражалось въ разсужденіяхъ относительно значенія схемы Тюнена, которая и до сихъ

поръ признается выраженіемъ расположенія системъ хозяйства.

Авторъ думаетъ, что эта неудовлетворительность объясняется, во первыхъ, тѣмъ, что изслѣдованія, имѣвшія цѣлью выяснитъ вліяніе парового транспорта (какъ напр. попытка de-Foville'я) велись по неправильному методу, и во вторыхъ, по отношенію къ выясненію вліянія на земледѣліе въ частности,—и тѣмъ, что всѣ основныя понятія экономики земледѣлія,—съ которыми здѣсь приходится главнымъ образомъ имѣть дѣло,—сложились въ ту эпоху, когда о паровомъ транспортѣ никто не думалъ, и въ значительной части своей нуждаются въ пересмотрѣ и болѣе точной формулировкѣ.

Что касается метода, то,—не входя здѣсь въ подробный разборъ приемовъ, употребленныхъ различными изслѣдователями (это сдѣлано во вступленіи), авторъ считаетъ необходимымъ указать, по крайней мѣрѣ, тотъ основной принципъ, изъ котораго онъ исходилъ, ища рѣшенія поставленной задачи. Авторъ разсуждалъ именно слѣдующимъ образомъ. Всякая экономическая (хозяйственная) дѣятельность состоитъ въ общеніи чловѣка съ природой, въ эксплуатаціи природныхъ силъ ради удовлетворенія тѣхъ или другихъ матеріальныхъ потребностей помощью извѣстныхъ приемовъ, которые составляютъ технику даннаго рода дѣятельности. Техника всегда выражается въ сочетаніи трехъ факторовъ: силъ природы, капитала и труда или,—говоря капиталистически — силъ природы и постоянного и переменнаго капитала. Природныя силы, которыя мы хотимъ эксплуатировать, сами по себѣ опредѣляютъ уже отчасти ту форму, какую мы придаемъ капиталу;—но послѣдняя, сверхъ того, обусловливается нашими знаніями о природѣ и является, въ свою очередь, приложеніемъ извѣстныхъ законовъ природы. Словомъ, вся техника является только выраженіемъ нашихъ знаній о природѣ и основана на эксплуатаціи извѣстныхъ силъ при-

роды. А такъ какъ экономическая дѣятельность состоитъ въ приложеніи техники, то и вся экономическая жизнь слагается въ зависимости отъ существующей техники, вліяніе которой можно съ полнымъ правомъ приравнять къ вліянію природы, т. е. извѣстнаго рода техника должна вызвать въ экономической жизни рядъ явленій, которыя суть необходимый постулатъ даннаго вида техники, и какъ таковой могутъ быть, слѣдов., выведены изъ законовъ, на которыхъ основана эта техника. Понятно, — чѣмъ рѣзче происшедшее въ технику измѣненіе и чѣмъ важнѣе та область хозяйственной дѣятельности, въ которой произошли эти измѣненія, тѣмъ сильнѣе вызываемая ими переменна въ экономическихъ отношеніяхъ. Эта идея положена въ основу экономического ученія Маркса, она же, — хотя не вполне сознательно, — положена Родбертусомъ въ основу его ученія о рентѣ; въ приложеніи же къ вопросу о паровомъ транспортѣ ее же вынужденъ былъ проводить и Сах — въ теоріи отрицающій ученіе Маркса — и еще болѣе г. Чупровъ, — по скольку оба названные автора касались вопроса о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на экономическую жизнь. Труды обоихъ ученыхъ особенно г. Чупрова — даютъ намъ если не самые выводы, то прочныя основы для выводовъ и заключеній о вліяніи парового транспорта на хозяйственную жизнь общества вообще, а, слѣдовательно, и на земледѣліе въ частности, именно потому, что положенія ихъ объ экономикѣ желѣзныхъ дорогъ выведены изъ техническихъ законовъ желѣзнодорожнаго транспорта.

Исходя изъ этой мысли о значеніи техники, авторъ находитъ необходимымъ вывести законы вліянія парового транспорта на экономическую жизнь — какъ постулаты тѣхъ законовъ природы, которые опредѣляютъ собою технику парового транспорта. Само собою разумѣется, что результатъ будетъ зависѣть также и отъ техники той отрасли хозяйственной дѣятельности че-

ловѣка, вліяніе на которую желательно выяснитъ, слѣдовательно, по отношенію къ вліянію на земледѣліе — нужно принять во вниманіе и законы земледѣльческой техники.

Обращаясь къ этимъ послѣднимъ, авторъ нашелъ, что другой причиной неясности представленій о вліяніи парового транспорта на земледѣліе является, именно, неточность, а подчасъ и невѣрность въ опредѣленіи многихъ основныхъ понятій экономики земледѣлія. Изъ этихъ основныхъ понятій особенно большое значеніе имѣетъ такъ называемый законъ интенсивности или законъ приложенія капитала къ землѣ. Этотъ законъ, заимствованный экономикой земледѣлія изъ ученія о рентѣ Рикардо, не только ложенъ самъ по себѣ, но, къ тому-же, если и имѣлъ какія-либо основанія при той техникѣ земледѣлія, какая существовала во времена Рикардо, то теперь онъ уже совершенно не соответствуетъ ни уровню нашихъ знаній о тѣхъ силахъ природы, которыя эксплуатируетъ земледѣлецъ, ни той техникѣ, которую онъ, благодаря этимъ знаніямъ, примѣняетъ въ своемъ промыслѣ. Этотъ мнимый законъ, подводя подъ одну категорію всѣ роды почвъ и всѣ разнообразныя виды капиталовъ, совершенно затемняетъ для земледѣльца экономическое значеніе различныхъ техническихъ приѣмовъ; а основанная на томъ-же законѣ и потерявшаяся съ улучшеніемъ транспортныхъ средствъ всякую почву теорія ренты — лишаетъ его возможности выяснитъ себѣ истинный смыслъ и происхожденіе того дохода, который составляетъ отличительную черту земледѣльческаго промысла. Поэтому, уясненіе дѣйствительнаго значенія приложенія капитала въ земледѣліи и дѣйствительной причины появленія ренты казалось автору столь же важнымъ для рѣшенія поставленнаго вопроса, какъ и избраніе правильнаго метода изслѣдованія вліянія парового транспорта вообще. Обѣ эти задачи рѣшались, собственно, однимъ методомъ:

уяснить характеръ экономическаго явленія, исходя изъ законовъ техники.—На сколько удалось автору рѣшеніе задачи и на сколько вѣренъ избранный имъ методъ—пусть судить читатель.

Переходя къ внѣшней, такъ сказать, сторонѣ сочиненія, къ тѣмъ матеріаламъ, которыми пользовался авторъ, необходимо сказать слѣдующее. Многочисленность и нѣкоторая разнохарактерность вопросовъ, которыхъ пришлось такъ или иначе коснуться въ этомъ сочиненіи, вызвали потребность въ обширномъ и разнообразномъ матеріалѣ. Первымъ препятствіемъ къ приобрѣтенію этого матеріала служилъ недостатокъ денежныхъ средствъ Ново-Александрійскаго Института, покрывающаго почти всѣ расходы на учебно-вспомогательныя учрежденія изъ суммъ сбора за право слушаніе лекцій, такъ какъ отпускаемой на этотъ предметъ по смѣтѣ государственнаго казначейства суммы (3000 р.)—крайне недостаточно. При шаткости и неопредѣленности самого источника дохода, расходованіе получаемыхъ изъ него средствъ, конечно, требовало большой осторожности и потому далеко не всѣ нужды могли быть удовлетворены.

Но и самое разнообразіе требуемаго матеріала служило отчасти причиной недостаточности его. Естественно, напр., что техническія сочиненія по желѣзно-дорожному дѣлу совершенно отсутствовали въ бібліотекѣ Института, а между тѣмъ обойтись безъ нихъ автору казалось невозможнымъ; выборъ-же таковыхъ былъ тѣмъ труднѣе, что нужно было выбрать такія, которыя не представляли особыхъ трудностей для чтенія при незнакомствѣ съ техникой дѣла. Къ тому-же, немногія, имѣвшіяся въ распоряженіи за небольшое число послѣднихъ лѣтъ спеціальныя журналы давали слишкомъ мало бібліографическихъ указаній, а общія

экономическіе журналы и совѣтъ почти не давали таковыхъ. Вотъ почему весьма возможно, что изъ сочиненій, относящихся къ техникѣ и экономикѣ желѣзнодорожнаго дѣла, остались неизвѣстны автору такія, которыя могли-бы повліять тѣмъ или инымъ образомъ на нѣкоторыя частныя выводы въ этомъ отдѣлѣ. Мало вѣроятно, однако, чтобы возможно было измѣненіе въ основныхъ выводахъ, такъ какъ авторъ не имѣя возможности пользоваться многими сочиненіями, старался выбирать своими руководителями такихъ авторовъ, имена которыхъ ручались за основательность положеній.

Изъ другихъ отдѣловъ наибольшій недостатокъ чувствовался въ статистическихъ матеріалахъ и именно матеріалахъ первой руки. Приобрѣтеніе этихъ матеріаловъ оказалось труднымъ, главнымъ образомъ, по ограниченности средствъ и потому автору пришлось въ этомъ отдѣлѣ довольствоваться большею частью матеріалами изъ вторыхъ рукъ, т. е. сводными данными въ различныхъ статьяхъ и сочиненіяхъ.

Что касается, наконецъ, сельско-хозяйственной литературы, то она представлялась, главнымъ образомъ, довольно большой коллекціей періодическихъ изданій, изъ которыхъ нѣкоторыя, — часто, впрочемъ, разрозненные — изданія имѣлись съ начала 40-хъ годовъ и даже еще болѣе ранняго періода (анналы Тѣра); но въ числѣ этихъ изданій преобладали очень рѣзко нѣмецкія, — французскія-же были представлены только двумя журналами, а изъ англійскихъ имѣлся только журналъ британскаго королевскаго общества за небольшое число лѣтъ.

Чтобы покончить съ вопросомъ о матеріалахъ, мнѣ остается прибавить, что, кромѣ цитированныхъ въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ сочиненія статей объ „Уединенномъ Государствѣ“ Тюнена, я не могъ найти въ имѣвшейся въ моемъ распоряженіи литературѣ ничего, что прямо относилось бы къ самой схемѣ Тюнена; отдѣльныя работы о Тюненѣ Brentano, Schumacher'a

Laspeyres, Falk'a — посвящены почти исключительно вопросу о нормальной рабочей платѣ, т. е. 2-й части сочиненія Тюнена, и совершенно не относятся къ тому отдѣлу, который только и занималъ насъ въ его ученіи.

Въ заключеніе, считаю долгомъ принести мою благодарность Совѣту Института Сельскаго Хозяйства и Лѣсоводства въ Новой-Александріи за содѣйствіе къ изданію этого сочиненія, Совѣту Варшавскаго Университета — за разрѣшеніе пользоваться университетскою бібліотекою и завѣдующему санитарной станціей г. Варшавы, В. М. Дубиневичу, за помощь при корректурѣ этого сочиненія.

Новая Александрія
5 октября 1890 г.

Авторъ.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Вступленіе	стр. 1
----------------------	--------

§ 1. Неразработанность вопроса о влиянии желѣзныхъ дорогъ на экономическую жизнь вообще и въ частности на земледѣліе и ренту. § 2. Неясность представленія сельскохозяйственныхъ писателей объ этомъ влияніи выражается въ самомъ представленіи о составѣ „сельскохозяйственной экономіи“ и ея задачахъ. § 3. Неудобство термина „сельскохозяйственная экономія“ и опредѣленіе экономики земледѣлія. § 4. Главнѣйшіе отдѣлы экономики земледѣлія. § 5. Методъ рѣшенія вопроса о влияніи желѣзныхъ дорогъ на земледѣліе, употребленный Platzmann'омъ. § 6. Значеніе техники транспорта; характеристика избраннаго авторомъ метода.

Отдѣлъ I. Ученіе Тюнена.

Глава I. <i>Краткое изложеніе ученія Тюнена.</i>	29
--	----

§ 1. Характеристика метода Тюнена. § 2. Поправка въ формулѣ Т., указывающей значеніе плодородія. § 3. Разборъ формулѣ Т., указывающихъ мѣсто производства всякаго товара.

Глава 2. <i>Разборъ основныхъ положеній схемы Тюнена</i>	44
--	----

§ 1. Значеніе доли расхода, выраженной въ деньгахъ. § 2. Ошибка Т. при вычисленіи стоимости транспорта. Выводы изъ изслѣдованія Т. нѣкоторыхъ писателей. Выводъ автора. § 3. Опредѣленіе интенсивности сельскохозяйственными писателями. § 4. Разборъ приведенныхъ опредѣленій. § 5. На сколько увеличеніе интенсивности можетъ увеличивать стоимость продукта? § 6. Опредѣленіе и номенклатура системъ хозяйства: Platzmann, Krafft, Goltz, Fühling, Schacht. § 7. Опредѣленіе того-же термина русскими авторами: Совѣтовымъ, Людоговскимъ, Стебутомъ. Характеристика главнѣйшихъ системъ хозяйства. § 8. Отличіе системы хозяйства отъ системы полеводства. Разборъ разсужденій Тюнена о трехпольи. Опредѣленіе терминовъ: рациональность техническая и рациональность экономическая. § 9. Выводы о схемѣ Тюнена.

Отдѣлъ II. Ученіе о рентѣ,

Глава 1. Ученіе о рентѣ Рикардо и возраженія противъ него Родбертуса 88

§ 1. Краткій перечень основныхъ положеній теоріи ренты Рикардо. § 2. Возраженіе Родбертуса. § 3. Мнѣніе Родбертуса о вліяніи меліорацій на классификацію почвъ. § 4. Переходъ къ низшимъ почвамъ не вызываетъ повышенія цѣнности продукта.

Глава 2. Разборъ возраженій Родбертуса и дополненіе его критики 98

§ 1. Различіе плодородія и богатства почвы. § 2. Мнѣніе Беренса о неистощимости природныхъ силъ почвы. § 3. Дѣйствительное значеніе природныхъ качествъ почвы. Положенія Вульфена. § 4. Сравненіе плодородія тяжелыхъ и легкихъ почвъ по формуламъ Вульфена. § 5. Значеніе истощимости плодородія почвъ для теоріи ренты Рикардо. § 6. Аргументы Тюнена и Шишкина въ пользу положенія о послѣдовательномъ уменьшеніи производительности капитала, прилагаемаго къ землѣ. Формулировка закона приложенія капитала къ землѣ. § 7. Возраженія Зибера противъ Родбертуса и опроверженіе ихъ. Общій выводъ о теоріи ренты Рикардо.

Глава 3. Теорія ренты Родбертуса. 140

Глава 4. Нѣсколько замѣчаній о цѣнности, уровень прибыли и уровень процента. 149

§ 1. Мотивировка необходимости этихъ замѣчаній. § 2. Опредѣленіе терминовъ: „хозяйство“ и „потребительная цѣнность“. § 3. Опредѣленіе мѣновой цѣнности. § 4. Поправка опредѣленія цѣнности, сдѣланнаго Марксомъ. § 5. Опредѣленіе уровня прибыли Рикардо и опроверженіе его § 6. Разсужденіе Родбертуса о томъ-же. § 7. Положеніе Маркса объ уровнѣ прибыли. § 8. Примѣненіе этого положенія къ объясненію закона равенства уровня прибыли и колебанія его при различныхъ условіяхъ.

Глава 5. Разборъ теоріи ренты Родбертуса и заключительные выводы о рентѣ. 177

§ 1. Вѣрность основного положенія Родбертуса объ отсутствіи въ земледѣліи матеріала. § 2. Значеніе выраженія Родбертуса, что земледѣльческій трудъ менѣе производителенъ, чѣмъ фабричный. § 3. Значеніе доли цѣнности земледѣльческаго продукта, переносимой съ основного капитала. § 4. Норма прибавочной цѣнности въ земледѣліи и фабрикаціи и значеніе высоты ея для образованія ренты. § 5. Обстоятельства, повышавшія ренту въ исторіи. § 6. Обстоятельства, ведущія къ пониженію ренты. § 7. Почему невозможно уничтоженіе ренты. § 8. Выводы о рентѣ.

Отдѣлъ III. Транспортъ по современнымъ путямъ сообщенія.

Глава 1. *Техническія условія транспорта, особенно железнодорожнаго* 203

§ 1. Элементы транспорта и сущность улучшения его. § 2. Улучшение сухопутнаго и морского транспорта до введенія пара какъ двигателя. § 3. Причины, вызвавшія появленіе парового транспорта. § 4. Типы желѣзныхъ дорогъ. § 5. Техническія особенности главныхъ дорогъ. § 6. Особенности желѣзныхъ дорогъ странъ экстенсивныхъ. § 7. Отношеніе основнаго капитала къ оборотному въ железнодорожномъ предпріятіи.

Глава 2. *Стоимость транспорта по желѣзнымъ дорогамъ*. 227

§ 1. Что слѣдуетъ называть стоимостью транспорта для желѣзныхъ дорогъ? § 2. Обстоятельства, влияющія на стоимость пути. § 3. Обстоятельства, влияющія на сумму затратъ на подвижной составъ. § 4. Расходъ на капиталъ и зависимость его отъ интенсивности движенія. § 5. Текущіе расходы желѣзныхъ дорогъ, раздѣленіе ихъ. Расходы центральнаго управленія. § 6. Содержаніе пути и зданій. § 7. Издержки движенія. § 8. Издержки движущей силы. § 9. Выводы о расходахъ желѣзныхъ дорогъ.

Глава 3. *Зависимость количества и распредѣленія грузовъ отъ хозяйственнаго характера района* . . . 251

§ 1. Районъ горныхъ промысловъ. § 2. Земледѣльческіе районы. Опроверженіе положенія Чупрова и значенія населенности и плодородія района для размѣровъ вывоза хлѣба. § 3. Зависимость между населенностью, формой хозяйства и экспортомъ зерна изъ района. § 4. Обратные грузы желѣзныхъ дорогъ земледѣльческихъ районовъ. § 5. Фабричныя районы.

Глава 4. *Способы привлеченія транспорта желѣзными дорогами. Тарификація товаровъ*. 272

§ 1. Преобладаніе малоцѣнныхъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ. Объясненіе этого явленія относительно пассажировъ. § 2. Тоже относительно товаровъ. § 3. Значеніе населенности и производительности труда для интенсивности товарнаго движенія. § 4. Теоретическій выводъ закона притяженія товаровъ. § 5. Система тарификаціи товаровъ. § 6. Дифференціальныя тарифы; значеніе ихъ. § 7. Соотношеніе между массой транспорта и высотой тарифа. § 8. Вліяніе цѣнности товара на длину его пробѣга по желѣзной дорогѣ. Общій выводъ о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на расширеніе района сбыта товаровъ

Глава 5. *Водный, преимущественно морской транспортъ; его техника и экономика и вліяніе на обмѣнъ товаровъ* 307

§ 1. Развитие пароходства, главным образом морского. § 2. Техническая необходимость балласта; тарификация объемистых грузов. § 3. Дифференциальные тарифы судов и дешевизна морского транспорта.

Отдѣлъ IV. Вліяніе парового транспорта на экономическую жизнь общества.

Глава 1. Вліяніе улучшенныхъ путей сообщенія на промышленность 316

§ 1. Причины появления желѣзныхъ дорогъ. Неудовлетворительность первоначальной тарификации. § 2. Развитие англійской промышленности. § 3. Данные о развитіи промышленности въ нѣкоторыхъ другихъ странахъ. § 4. Ростъ городовъ въ различныхъ странахъ. § 5. Связь между ростомъ городовъ и развитіемъ путей сообщенія. § 6. Указаніе этой связи по даннымъ нѣмецкой статистики. § 7. Временная убыль населенія малыхъ городовъ. § 8. Уменьшеніе концентрации городского населенія и промышленной власти большихъ городовъ. § 9. Желѣзныя дороги содѣйствуютъ разбѣянію промышленности всей системой тарификации. § 10. Статистическія данныя о ростѣ городовъ и промышленности въ Соединенныхъ Штатахъ. § 11. Уничтоженіе промышленной гегемоніи Англій. Преимущества промышленныхъ странъ въ дѣлѣ развитія горныхъ промысловъ.

Глава 2. Вліяніе парового транспорта на торговлю и цѣны 394

§ 1. Развитие всемірной торговли и уменьшеніе торгового посредничества. § 2. Уравненіе цѣнъ, особенно продуктовъ земледѣлія. § 3. Мнѣніе de Foville'я о вліяніи парового транспорта на цѣны и объясненіе пониженія ихъ въ послѣднее десятилѣтіе. § 4. Вліяніе высоты рабочей платы на цѣнность и стоимость продукта. § 5. Уравненію цѣнности фабрикатовъ содѣйствуетъ уравненіе цѣны матеріаловъ § 6. Невѣрность положенія о необходимости повышенія цѣнъ продуктовъ земледѣлія. § 7. Повышеніе цѣнъ до 70-хъ годовъ и пониженіе въ послѣдній періодъ объясняются условіями техники земледѣлія и транспорта. § 8. Повышеніе интенсивности не повышаетъ стоимости продукта; опытное доказательство Humbert'a и данныя нѣмецкой и русской статистики.

Глава 3. Измѣненіе техники земледѣлія подѣ вліяніемъ парового транспорта 434

§ 1. Повышеніе цѣнъ при урожаяхъ задерживаетъ развитіе хозяйства. § 2. Страны интенсивныя и экстенсивныя; колебаніе урожая въ тѣхъ и другихъ. § 3. Раздѣленіе экстенсивныхъ областей по климату, почвѣ и географическому положенію. § 4. Густо населенныя области экстенсивнаго земледѣлія. Первые послѣдствія проведенія въ

нихъ желѣзныхъ дорогъ. § 5. Послѣдующее развитіе земледѣльческихъ хозяйствъ этихъ областей. § 6. Система хозяйства и система полеводства преобразованныхъ хозяйствъ. § 7. Возможность существованія плодосмѣннаго сѣвооборота при зерновой системѣ хозяйства. § 8. Данные о развитіи земледѣлія Франціи подтверждаютъ предъидущіе выводы. § 9. Тоже подтверждается и статистикой королевства Саксоніи. § 10. Приморья и предгорья съ влажнымъ климатомъ. § 11. Районъ дикаго скотоводства. Мнѣніе Людоговскаго о формѣ хозяйства въ этомъ районѣ при переходѣ его къ земледѣлію. Рациональная форма хозяйства при условіяхъ парового транспорта. § 12. Ходъ измѣненій въ земледѣльской культурѣ Соединенныхъ Штатовъ. § 13. Общій выводъ объ измѣненіяхъ въ хозяйствахъ странъ экстенсивныхъ. Значеніе пониженія рабочей платы въ этихъ странахъ.

Глава 4. *Вліяніе парового транспорта на сельское хозяйство* (продолженіе) 501

§ 1. Хозяйство промышленныхъ странъ: его интенсивность до введенія парового транспорта. Въ первое время по введеніи парового транспорта подвозъ продуктовъ земледѣлія изъ странъ экстенсивныхъ невозможенъ. § 2. Различная цѣнность зерна въ экстенсивныхъ и интенсивныхъ странахъ въ моментъ, когда начинается усиленная доставка его на рынки интенсивныхъ странъ. § 3. Положеніе англійскаго хозяйства до желѣзнодорожной эры. § 4. Измѣненія въ культурной площади съ увеличеніемъ подвоза зерна. Увеличеніе скотоводства и уменьшеніе производства зерна. § 5. Данные объ измѣненіяхъ въ хозяйствахъ другихъ интенсивныхъ странъ (Франціи, Бельгіи, Германіи) за послѣднее время. § 6. Уменьшеніе производства зерна и увеличеніе скотоводства въ интенсивныхъ странахъ вызывается развитіемъ городовъ; потребление мяса въ городахъ. § 7. Необходимость для интенсивныхъ странъ поддерживать культуру зерна ради правильности сѣвооборота. § 8. Интенсивность развивается здѣсь на счетъ увеличенія потребленія живого труда и матеріаловъ.

Глава 5. *Расположеніе производственныхъ районовъ подвліяніемъ парового транспорта* 539

§ 1. Мнѣнія о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на сельское хозяйство г. Чупрова. § 2. Мнѣніе о томъ-же de Foville'a. § 3. Опроверженіе указаній de Foville'a. § 4. Мнѣніе Sax'a о томъ-же. § 5. Положенія Ангельбрехта и разборъ ихъ. § 6. Положенія Platzmann'a и разборъ ихъ. § 7. Общій выводъ о всѣхъ изложенныхъ мнѣніяхъ. § 8. Мнѣніе Тюнена о причинахъ концентрации фабрикъ въ городахъ. § 9. Разборъ этого мнѣнія. § 10. Сравненіе современнаго міра съ Тюненовской схемой „В“. § 11. Величина современнаго уединеннаго государства и значеніе климата для распределенія отраслей хозяйства. § 12. Характеристика областей, являющихся потребительными центрами современнаго міра. § 13. Распределеніе отраслей производства по различнымъ областямъ. Экстенсивныя зерновыя области. § 14. Интенсивныя зерновыя области.

§ 15. Экстенсивныя скотоводственныя области: экстенсивныя приморья и бывшія лѣсныя области. § 16. Выводъ о расположеніи отраслей хозяйства въ современномъ мірѣ. Почему Тюненъ въ основу своего изслѣдованія взялъ транспортныя условія. Значеніе естественныхъ условій производства при паровомъ транспортѣ. § 17. Отличія современнаго міра отъ Тюненовской схемы.

Отдѣлъ V. Измѣненія ренты подъ вліяніемъ парового транспорта. Общее заключеніе.

§ 1. Мнѣнія о вліяніи парового транспорта на ренту Sax'a, Энгельбрехта и Roth'a. § 2. Способы повышенія производительности земледѣльческаго труда. § 3. Теоретическое изслѣдованіе вліянія повышенія производительности земледѣльческаго труда на высоту ренты. § 4. Невозможность ожидать поднятія цѣнъ земледѣльческихъ продуктовъ. § 5. Рента интенсивныхъ районовъ и условія ея повышенія. § 6. Сопоставленіе выводовъ Roth'a съ выведенными положеніями. § 7. Рента экстенсивныхъ странъ; мѣры къ ея повышенію и возможная высота ея. Уравненіе ренты подъ вліяніемъ парового транспорта. Сводъ выводовъ изъ всего изслѣдованія.

638

ВСТУПЛЕНИЕ.

§ 1. Вопросъ о вліяніи путей сообщенія на экономическій строй общества сильно занимаетъ въ послѣдніе годы умы европейскіхъ ученыхъ. Но до сихъ поръ, сколько намъ извѣстно, кромѣ специалистовъ-техниковъ, ему посвящаютъ свое вниманіе главнымъ образомъ политико-экономы и вообще юристы. Сообразно этому, разрабатывались юридическія отношенія путей сообщенія, на первомъ мѣстѣ желѣзныхъ дорогъ, къ государству и обществу; затѣмъ финансовыя отношенія, — хозяйство желѣзныхъ дорогъ, — и въ наименьшей мѣрѣ собственно вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическій строй. Объ этомъ послѣднемъ, правда, говорится почти всѣми изслѣдователями вопросовъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ, но говорится больше между прочимъ. Такъ же, между прочимъ, говорятъ о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на экономическія явленія писатели занимавшіеся вопросами о современномъ кризисѣ и объ американской конкуренціи ¹⁾).

Конечно, изслѣдованіе тѣхъ сторонъ дѣла, на которыхъ до сихъ поръ было сосредоточено главное вниманіе ученыхъ, — имѣетъ большую важность и отчасти должно было предшествовать изученію вызываемаго ими экономического переворота, — особенно что касается хозяйства желѣзныхъ дорогъ, — но все же не менѣе важно было бы изслѣдовать специально эти экономическія вліянія.

Мы, конечно, не беремся разрабатывать вопросъ о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на экономику общества во всемъ его объемѣ. Наша задача гораздо скромнѣе: мы хотимъ выяснитъ только вліяніе этихъ и другихъ путей сообщенія на ренту и строй сельскаго хозяйства.

¹⁾ Къ сожалѣнію книга Roth'a: „Welchen Einfluss muss die Umgestaltung des Verkehrs—und d. wirtschaftlichen Verhältnisse auf den Grad der Intensität u. d. Productions-richtung d. sächsischen Landwirthschaft ausüben.“ получена нами уже въ то время, когда этотъ отдѣлъ находился въ печати, потому мы не имѣли возможности сказать о ней здѣсь.

Вопросъ о рентѣ очень старый вопросъ, но имѣть то сходство съ вопросомъ о желѣзныхъ дорогахъ и путяхъ сообщенія вообще, что и имъ до сихъ поръ занимаются почти исключительно юристы; сельскіе же хозяева, добывающіе ренту и пользующіеся ею, мало занимались ею, повторяя только зады различныхъ партій ученыхъ. Были однако и исключенія, — да и трудно было ожидать иного. Если, именно, рента, какъ составная часть общественнаго дохода, должна разсматриваться въ наукѣ объ общественномъ хозяйствѣ, то съ другой стороны, та же рента — какъ доходъ получаемый въ земледѣліи и только при помощи земледѣлія ¹⁾ разумѣется не можетъ быть игнорируема и тѣмъ отдѣломъ науки, который называется сельско-хозяйственной экономіей (точнѣе экономикой земледѣлія).

Политическая экономія разсматриваетъ ренту какъ часть общественнаго дохода или доходъ извѣстной группы лицъ и опредѣляетъ вліяніе ея существованія или возрастанія и паденія на благосостояніе общества. Земледѣліе, въ свою очередь, занимается, такъ сказать, производствомъ самой ренты, въ частности-же экономика земледѣлія разсматриваетъ вопросъ объ условіяхъ происхожденія, возрастанія и паденія ренты и указываетъ, при помощи какихъ техническихъ пріемовъ при разномъ сочетаніи факторовъ производства достигается наивысшая рента. Слѣдовательно, вопросы о происхожденіи, возрастаніи и паденіи ренты суть вопросы экономики земледѣлія. Происхожденіе ренты находится въ такой же зависимости отъ техники земледѣлія и ея особенностей, въ какой происхожденіе прибыли и высота ея находятся въ зависимости отъ техники обрабатывающей промышленности. Но, какъ послѣднее до сихъ поръ большею частью отрицается экономистами-юристами, такъ и зависимость ренты отъ техники земледѣлія, — хотя никогда не отрицалась вполне, — но никогда и не признавалась въ такой мѣрѣ, какъ то намъ кажется необходимымъ.

Что такая зависимость ренты отъ техники земледѣлія дѣй-

¹⁾ По сколько доходъ съ рудниковъ можетъ быть названъ рентой, это не интересуетъ насъ здѣсь; главный же видъ ренты — конечно — рента земледѣльца.

ствительно существуетъ, это мы постараемся доказать ниже. Если же допустить такую зависимость, то необходимо было задаться вопросомъ: какія же измѣненія вызоветъ улучшеніе транспорта въ техникѣ земледѣлія, а черезъ нее и въ рентѣ?

Что измѣненіе условій транспорта влияетъ на технику земледѣлія, на это указывали статистическія изслѣдованія экономистовъ и къ тому же выводу приводили и апріорическія разсужденія. Но родъ и способъ этого вліянія не былъ обнаруженъ вполне изслѣдованіями экономистовъ и, какъ намъ кажется, причину этого слѣдуетъ искать въ самомъ методѣ изслѣдованія. Въ чемъ заключалась здѣсь ошибка, мы объяснимъ дальше, а сначала обратимся къ сельско-хозяйственнымъ писателямъ, и посмотримъ, какъ поняли они значеніе для земледѣлія происшедшихъ въ способахъ сношенія перемѣнъ.

§ 2. Вотъ напр. Вальтеръ фонъ Функе ¹⁾, недавно обнаружилъ по поводу выхода въ свѣтъ сочиненія Pohl'я—свои взгляды на предметъ и составъ экономики земледѣлія. Все ученіе о земледѣліи, говоритъ онъ, распадается на двѣ самостоятельныя отрасли: техническую и хозяйственную. „Техника, въ обширномъ смыслѣ, обнимаетъ тѣ безгранично разнообразныя и раздробленныя усилія, когорыя дѣлаетъ человекъ, чтобы добыть нужные для удовлетворенія его потребностей и не представляющіе свободныхъ даровъ природы предметы, надлежащаго рода и качества въ надлежащее время и въ надлежащемъ мѣстѣ.“ Хозяйство же (*Wirtschaft* — слово, происходящее, по его опредѣленію, отъ *werth schaffen*) имѣетъ задачей удовлетворить потребности съ возможно малой затратой цѣнныхъ предметовъ (работы и имущества), возможно совершенно. Такимъ образомъ хозяйство есть „количественное измѣреніе и контроль производства и потребленія цѣнностей для достиженія возможно большаго чистаго дохода.“

Поэтому техника извѣстнаго промысла имѣетъ въ виду производство соотвѣтствующихъ продуктовъ (*betreffende Güterproduktion*) только какъ таковое, со всѣми зависящими отъ мѣстныхъ условій способами производства и со всей скалой продуктовъ, раз-

¹⁾ Dr. Walter von Funke. Einleitung in die Wirtschaftslehre des Landbaues. (Landwirthsch. Jahrbüch. B. XIV (1885). H. 2).

личныхъ по роду и качеству. Задача же хозяйства, для каждаго конкретнаго случая, съ ограничивающими его мѣстными, временными и личными особенностями, во первыхъ, — опредѣлить родъ и количество соотвѣтствующей потребности, принимая во вниманіе направленіе и силу запроса и, во 2-хъ, для удовлетворенія этой потребности, организовать и поддерживать въ дѣятельности техническій пріемъ, который при данныхъ или должнствующихъ быть созданными физическихъ условіяхъ обѣщаетъ наибольшее превышеніе надъ принесенными жертвами.“

Въ приложеніи къ земледѣлію, хозяйство опредѣляетъ: „сообразно климатическимъ и почвеннымъ условіямъ, равно какъ условіямъ рынка и работы и постоянно имѣя въ виду личныя способности и капиталъ предпринимателя и руководителя, — тѣ или другіе роды растений того или другого качества должны быть производимы; въ такомъ-то количествѣ — они должны быть снова потреблены для самаго производства, въ такомъ-то количествѣ — прямо отчуждены (проданы) или превращены въ тѣ или другіе продукты животноводства, для производительнаго примѣненія въ самомъ хозяйствѣ или для рынка. Въ то же время земледѣльческое хозяйство устанавливаетъ и самое веденіе организованнаго такимъ образомъ предпріятія и приспосаблиетъ, такъ сказать, жизнь предпріятія, опять таки съ точки зрѣнія соразмѣрности и количественнаго контроля и, слѣдовательно, соблюдая правильную бережливость, — къ индивидуальности даннаго хозяйственнаго года и хозяйственнаго дня. То и другое — организація и управленіе — достигаютъ своей цѣли при такомъ ходѣ хозяйственнаго производства, при которомъ получается возможно большая прибыль (превышеніе валоваго дохода надъ расходами — чистый доходъ) на единицу поверхности эксплуатируемой почвы или на единицу каждаго вида капитала.“

Объяснивъ затѣмъ, что техника можетъ быть выполнена (и да же въ совершенствѣ) безъ достиженія хозяйственныхъ цѣлей, — напр. въ томъ случаѣ, если имѣется въ виду изучить значеніе извѣстныхъ техническихъ пріемовъ, — Функе объясняетъ, какъ неправильно называть „образцовымъ хозяйствомъ“ такой случай приложенія техники, когда вовсе не преслѣдуется или не достигается хозяйственная цѣль — полученіе наивысшаго чистаго дохода.

Далѣе авторъ указываетъ, что при рѣшеніи своей задачи экономика земледѣльческаго промысла „касается многихъ вопросовъ народнаго хозяйства и соціальной политики и такимъ образомъ составляетъ основанія какъ для аграрно-статистическихъ изслѣдованій, такъ и для той части экономической политики, которая называется аграрной политикой. Эти послѣднія отношенія поднимаютъ ученіе о хозяйственномъ строѣ земледѣія изъ области простаго ученія о промыслѣ (Fachlehre) въ область общечеловѣческихъ интересовъ.“

Наконецъ, въ концѣ концовъ, авторъ объясняетъ раздѣленіе науки, которую онъ дѣлитъ на три части. 1-я часть — ученіе о факторахъ производства. Факторами же производства служатъ: внѣшняя свободная природа, работа и капиталъ. Вторая часть излагаетъ „хозяйственное соединеніе факторовъ производства въ организаціи и администраціи имѣнія.“ И наконецъ авторъ прибавляетъ: „Соображенія о необходимости основательнаго и яснаго разбора правовыхъ отношеній хозяина къ имѣнію, — какъ фактора сильно вліяющаго на хозяйственный организмъ, — побуждаетъ меня присоединить къ этимъ двумъ главнымъ частямъ еще одну, именно 3-ю часть: „особенныя отношенія хозяина къ имѣнію въ качествѣ собственника, арендатора и управляющаго.“

Не разбирая здѣсь данныхъ Функе опредѣленій и ихъ достоинствъ и недостатковъ, которыя мы укажемъ ниже, посмотримъ, что найдемъ объ этомъ у другихъ авторовъ.

Поль ¹⁾, чтобы дать опредѣленіе науки начинается съ понятія о сельскомъ хозяйствѣ. Эта наука учитъ, по его мнѣнію, „какъ данное имѣніе, со всѣми его составными частями, можетъ быть использовано цѣлесообразно, или иначе, — какъ должно быть ведено хозяйство въ немъ. Въ силу этого, конкретное имѣніе со всѣми своими составными частями, а затѣмъ хозяйство въ этомъ имѣніи составляютъ объектъ сельскаго хозяйства, а „цѣлесообразность“ указываетъ ту формальную точку зрѣнія, съ которой должно быть ведено хозяйство.“ Но при такомъ взглядѣ, говоритъ авторъ, было

¹⁾ Landwirthschaftliche Betriebslehre, von Joh. Pohl. Erster Theil, Oekonomik der Landgutswirtschaft. Leipzig 1885, p. 36—46.

бы столько сельскихъ хозяйствъ, сколько имѣній, — однако это не такъ, потому что въ имѣніяхъ и ихъ составныхъ частяхъ существуетъ нѣчто общее. Равнымъ образомъ и то, что мы назвали „цѣлесообразнымъ“ въ веденіи имѣнія — можетъ быть также разсматриваемо *вообще*.“ Въ силу необходимости включить это общее, является такое полное, по мнѣнію Поля, опредѣленіе сельскаго хозяйства. „Сельское хозяйство учить общей сущности имѣнія и всѣхъ его составныхъ частей, затѣмъ общей сущности цѣлесообразнаго и наконецъ — какъ должно быть ведено цѣлесообразно имѣніе.“ При этомъ первая научно-теоретическая часть (*erkenntniss-theoretischer Theil*), занимающаяся имѣніемъ *in abstracto* будетъ „ученіе объ общей сущности имѣнія и его составныхъ частей и общей сущности цѣлесообразнаго.“ Вторая же часть, разсматривая, какъ должно быть ведено имѣніе цѣлесообразно, будетъ имѣть въ виду имѣніе, какъ „органическое образованіе.“ „Цѣлесообразное“ опредѣляется какъ „тѣ, что обуславливается природой человѣка, какъ существа, имѣющаго матеріальныя, интеллектуальныя, эстетическія и этическія потребности и котораго высшая цѣль — Богъ“ (?!?).

Чтобы изучить элементы имѣнія нужно „показать всѣ качества ихъ, нужныя намъ при достиженіи нашей цѣли, собрать все, что даетъ для освѣщенія каждаго элемента каждая отдѣльная наука изъ всѣхъ областей естествовѣдѣнія и обществовѣдѣнія.“ Элементы хозяйства вступаютъ въ сочетанія и „тѣ движенія, осложненія (*Komplikationen*) и дѣйствія элементовъ, которыя наполняютъ ходъ хозяйства, мы называемъ процессомъ хозяйства (*Prozess der Landgutsirthschaft*)“ Кроме этой теоретической части есть еще и практическая.

Прийдя, наконецъ, путемъ такой запутанной фразеологіи, изъ которой мы заимствовали только ничтожную часть, къ вопросу, что изъ всего объема сельскаго хозяйства войдетъ въ составъ ученія объ эксплуатаціи (*Betriebslehre*), авторъ говоритъ: „Изъ теоретической части сюда принадлежитъ развитіе цѣлей хозяйства.“

Но самая объемистая часть теоріи сельскаго хозяйства посвящается элементамъ. Но такъ какъ разсмотрѣніе элементовъ, какъ естественныхъ тѣлъ, входитъ въ составъ другихъ наукъ, то этимъ нѣтъ надобности заниматься. „Другое дѣло относительно тѣхъ ка-

чествъ элементовъ, которыя они получаютъ въ общественной жизни: эти качества нигдѣ не изучаются (finden noch nirgends Pflege), потому ими мы займемся въ Betriebslehre.“

„Процессъ“ селскаго хозяйства съ естественно-исторической точки зрѣнія разсматривается въ ученіи о производствѣ: растениеводствѣ, животноводствѣ, технологіи. Потому этимъ нечего заниматься. Но за то тѣмъ нужнѣе заняться компликаціями, которыя происходятъ въ хозяйствѣ изъ общественной жизни. Но также и родами и видами хозяйствъ Betriebslehre занимается только по столѣ, по скольку они проистекаютъ изъ общественной жизни. Наконецъ, всей научно-теоретической части—Betriebslehre Поль предлагаетъ названіе „Oekonomik der Landgutsirthschaft,“ что слѣдовало бы перевести терминомъ „экономика хозяйства въ имѣніи,“ причѣмъ терминъ Landgutsirthschaft—Поль примѣняетъ только къ хозяйству, ведущемуся ради дохода и при денежной формѣ хозяйства.

Въ свою очередь экономикѣ онъ дѣлитъ на нѣсколько отдѣловъ:

1. Экономическія цѣли (Zweckprincipien) хозяйства.
2. Экономическіе элементы хозяйства.
3. Производственный процессъ (Produktionsprozess) хозяйства.
4. Виды хозяйствъ.

Въ экономическихъ элементахъ оказывается только двѣ главныхъ группы — капиталъ и Arbeitsvermögen des Landwirths.

И вотъ такой-то „экономикѣ“ посвящается томъ почти въ 700 стр. большого формата осьмушки!

Но вотъ еще ученый, о которомъ Поль говоритъ со словъ Лоренца фонъ-Штейна, что онъ подчинилъ „практическую точку зрѣнія высшимъ государственнымъ воззрѣніямъ.“ Этотъ авторъ, Зеттегастъ, дѣйствительно говоритъ (I, 36), что „сельско-хозяйственная экономія (landwirthschaftliche Betriebslehre) есть прикладная политическая экономія и посвящаетъ цѣлыя главы такимъ предметамъ, какъ „рѣшеніе соціального вопроса въ земледѣліи,“ но тѣмъ не менѣе собственно о вліяніи соціальныхъ условій на сельское хозяйство говоритъ только между прочимъ въ отдѣлѣ о системахъ

хозяйства. Но и здѣсь, прежде всего идетъ довольно длинный разговоръ о томъ, какъ поселившіеся сначала по одиночкѣ люди соединяются потомъ въ колоніи и проч. и какъ они постепенно переходятъ отъ одной системы къ другой, потому что „безостановочно растутъ населеніе, совершенствуется и расширяется промышленная дѣятельность. Послѣ этой — по мѣткому выраженію Fühling'a, — выдуманной исторіи системъ хозяйства, — авторъ приходитъ къ выводу, что всю сумму вліянія общественно-экономическихъ условій (Volkswirtschaftliche Zustände) на земледѣліе можно разложить на вліяніе „хозяйственной свободы“, „хозяйственности“ (Wirtschaftlichkeit), населенія и „рынка или сношеній“ (Verkehr). Въ отдѣлѣ о рынкѣ и сношеніяхъ, — правда, самомъ обширномъ изъ всѣхъ частей отдѣла о вліяніи экономическихъ условій, — воспѣвши благодѣянія сношеній, авторъ перечисляетъ страны, потребляющія и доставляющія на всемірный рынокъ хлѣбъ и мясо, съ указаніемъ количества потребленія и поставки за одинъ, неизвѣстно какой, годъ и отсюда заключаетъ: „какой широкій районъ сбыта открыть сельско-хозяйственнымъ продуктамъ, съ тѣхъ поръ какъ новые пути сношенія прорвали ограды, въ которыхъ прежде было заперто сельско-хозяйственное производство.“

Указавъ затѣмъ, что „послѣ основательныхъ изслѣдованій Тюнена намъ не трудно увидѣть, какъ должно сложиться сельско-хозяйственное производство въ виду разстоянія рынка и связанныхъ съ транспортомъ издержекъ“ — Зеттегастъ, однако, въ концѣ концовъ совсѣмъ не слѣдуя Тюнену и даже не оговаривая этого отступленія, — причисляетъ къ расходамъ, и при томъ расходамъ *главнымъ образомъ* обусловливающимъ конкурентную способность товара, — „ренту на земельный капиталъ.“ У него выходитъ, словомъ, что рента и цѣна земли являются не слѣдствіемъ извѣстной доходности земли, а сами обусловливаютъ возможность болѣе дешеваго или болѣе дорогого производства. Изъ этихъ разсужденій, совершенно ясно, что у этого автора мы не найдемъ изслѣдованія законовъ возрастанія ренты или вообще измѣненій ея подѣ вліяніемъ измѣненія путей сообщенія, тѣмъ болѣе, что онъ не признаетъ даже ренты и стоитъ въ этомъ отношеніи на точкѣ зрѣнія Кэри и его послѣдователей.

Гольцъ ¹⁾, признавая, что политическая экономія служить основой сельско-хозяйственной экономіи, что, вмѣстѣ съ тѣмъ, измѣненіе путей сообщенія произвело значительный переворотъ въ сельскомъ хозяйствѣ, тѣмъ не менѣе, о вліяніи путей сообщенія говоритъ только въ отдѣлѣ о выборѣ системы хозяйства и то подъ общей рубрикой: сношенія, сбытъ и цѣны, при чемъ главное вниманіе здѣсь посвящено именно цѣнамъ.

Krafft ²⁾, хотя и отводитъ особый отдѣлъ условіямъ сбыта (Absatzverhältnisse), но повторяетъ здѣсь почти тоже, что Зеттегастъ, только гораздо короче, сопоставляя гораздо болѣе обширный статистическій матеріалъ о цѣнахъ и измѣненіи ихъ, о ввозѣ и вывозѣ и производствѣ хлѣба въ европейскихъ странахъ и о ввозѣ и вывозѣ мяса и количества скота и процентномъ соотношеніи видовъ его въ разныхъ странахъ. Но о сути дѣла опять ни слова.

Можно бы привести еще нѣсколько подобныхъ выписокъ изъ другихъ авторовъ, но новаго мы ничего не найдемъ, потому укажемъ еще только на Людоговскаго и Fühling'a.

Что касается Людоговскаго ³⁾, то этотъ авторъ едва-ли не первый систематизировалъ матеріалъ науки и выдѣлилъ теоретическій отдѣлъ подъ именемъ сельско-хозяйственной экономіи — собственно, называя практическій отдѣлъ — организаціей; тѣмъ не менѣе и онъ, увлекшись, какъ кажется, черезъ-чуръ точной формулировкой и закономъ интенсивности, отвелъ слишкомъ скромное мѣсто внѣшнимъ факторамъ хозяйства и въ частности путямъ сообщенія. Собственно говоря изъ внѣшнихъ факторовъ только путямъ сообщенія и рынку и отведено нѣкоторое мѣсто въ отдѣлѣ „Географическое размѣщеніе системъ хозяйства“ и затѣмъ, только при сравненіи „уединеннаго государства“ съ дѣйствительностью, встречаемъ нѣсколько указаній на вліяніе другихъ факторовъ, но эти указанія, такъ сказать, шаблонны. Напр., разница между уединеннымъ государствомъ и дѣйствительностью усматривается, прежде

¹⁾ Handbuch der landwirthschaftlichen Betriebslehre, von D-r Th. Freiherrn von der Goltz. Berlin, 1886.

²⁾ Betriebslehre 2-e Aufl. Berlin, 1879.

³⁾ Основы сельско-хозяйственной экономіи и сельско-хозяйственного счетоводства. СПб. 1875.

всего, въ томъ, что, въ каждомъ государствѣ нѣсколько рынковъ, 2) существуютъ различно расположенные искусственные и естественные пути сообщенія, 3) находятся мѣстности (фабричныя) съ болѣе густымъ населеніемъ, 4) различныя почвы, 5) различное количество заливныхъ луговъ, 6) различная величина имѣній, 7) юридическія условія (община) и наконецъ 8) — неразуміе и недѣятельность хозяина. Вотъ и все, что сказано объ этомъ предметѣ.

Fühling ¹⁾ такъ опредѣляетъ сельско-хозяйственную экономію: „Ученіе о сущности (Wesen), сочетаніи и разумномъ примѣненіи средствъ эксплуатаціи (Betriebserfordernisse), съ цѣлью достиженія наибольшаго чистаго дохода или наивысшаго предпринимательскаго барыша.“ „Мы называемъ, говорить онъ, это ученіе, въ противоположность техникѣ сельскаго хозяйства и какъ ученіе о частномъ хозяйствѣ или прикладную политическую экономію, — экономікой (ученіемъ о хозяйствѣ) сельскаго хозяйства“ (р. 2).

Fühling поясняетъ далѣе свое опредѣленіе слѣдующимъ образомъ: „Экономика земледѣлія (будемъ такъ передавать употребляемый имъ терминъ) имѣетъ задачей изслѣдовать хозяйственное значеніе средствъ и потребностей, необходимыхъ для веденія сельскаго хозяйства, каждаго въ отдѣльности и въ общей связи ихъ между собою; — развить и указать руководящіе принципы, примѣненіе коихъ, — принимая во вниманіе существующія обстоятельства, — вызываетъ правильное соединеніе капитала и работы, иначе говоря, отвѣчающую цѣли организацію и администрацію сельско-хозяйственнаго предпріятія, т. е. доставляющую возможность достигнуть не только наивысшаго но и на продолжительное время (nachhaltig andauernd) наивысшаго предпринимательскаго барыша (чистаго дохода).“ „Въ этомъ постоянномъ (nachhaltig andauernd) наивысшемъ чистомъ доходѣ заключается тотъ признакъ, который придаетъ сельскому хозяйству выдающуюся важность сравнительно съ обрабатывающей промышленностью.“ Авторъ стремится особенно указать на близкую связь экономики земледѣлія съ политической

¹⁾ Oekonomik der Landwirthschaft oder allgemeine Landwirthschaftslehre, von Dr J. J. Fühling. Nach des Verfassers Tode herausgegeben von Theodor Fühling. Berlin, P. Fazy. 1889.

экономіей и говорить между прочимъ: „Какъ политическая экономія должна изслѣдовать условія, факты и результаты общественно-хозяйственной жизни людей въ цѣляхъ достиженія общественнаго благополучія и благосостоянія, такъ точно ученіе о частномъ хозяйствѣ должно сдѣлать тоже самое для отдѣльныхъ хозяйствъ. Ибо постоянные высокіе чистые доходы обусловливаютъ благополучіе и благосостояніе единицъ.“

Онъ избираетъ даже примѣромъ для указанія близкой связи между сельскимъ хозяйствомъ и всемъ народнымъ хозяйствомъ (Volkswirtschaft) именно вліяніе путей сообщенія и сравниваетъ современный міръ съ „уединеннымъ государствомъ“ Тюнена или по крайней мѣрѣ общаетъ такое сравненіе. Однако, давъ короткое (на одной страницѣ) описаніе схемы Тюнена, онъ ограничивается слѣдующими замѣчаніями: „При одинаковомъ климатѣ и одинаковой почвѣ—какія различія въ культурѣ только вслѣдствіе условий транспорта!“ „Представимъ себѣ различный климатъ и различную почву въ разныхъ областяхъ: — какое превращеніе въ уединенномъ государствѣ!“ „Представьте себѣ далѣе, различные рынки, судоходство, желѣзныя дороги: какое вновь — огромное измѣненіе условий (Verschiebung der Verhältnisse) въ уединенномъ государствѣ!“ „Представьте себѣ, наконецъ, окружающую пустыню какъ море, и уединенное государство, какъ островъ и мы можемъ назвать его Англіей“ (?) „Мы могли бы представить себѣ среднюю Европу въ видѣ этого государства (den betreffenden Staat), допустивъ, что окружающая пустыня превратилась въ другія государства“. „Тогда крупныя центры — рынки съ сѣтью путей сообщенія и плотнымъ населеніемъ въ своемъ округѣ — представили бы намъ ближайшіе круги (Тюнена), рѣдко населенныя области съ (единичными) прорѣзывающими ихъ, (nur durchgehenden) путями сообщенія — какъ отдаленные круги.“ „А теперь! Удивительное развитіе сѣти путей сообщенія и транспорта! Какое вліяніе оказали транспортныя пути на страны высшей культуры! и какое еще на страны вновь заселенныя!“ Затѣмъ слѣдуетъ въ скобкахъ слѣдующее исчисленіе: „Мы видимъ слѣдующія явленія: расширеніе круговъ молочнаго и мяснаго (откормливающаго) хозяйства по направленію желѣзныхъ дорогъ; увеличеніе потребленія мяса или увеличеніе скотоводства; поднятіе цѣнъ на землю

большую склонность капиталистовъ приобретать земельный капиталъ (Grundkapital). Выравнивание цѣнъ зерна, которыя отстаютъ отъ обезцѣненія золота и, наконецъ, повышеніе рабочей платы. Недостатокъ земледѣльческихъ рабочихъ даже при возрастающей плотности населенія, въ противность общепринятому мнѣнію, будто плотное населеніе приводитъ къ большому предложенію работы и вмѣстѣ къ болѣе низкой рабочей платѣ; связь этого обстоятельства съ ростомъ городовъ и промышленности. Раздѣленіе труда въ земледѣліи, конкуренція Россіи, придунайскихъ княжествъ, Венгріи, заатлантическая конкуренція. Положеніе средней Европы относительно міроваго рынка.“

Къ этому перечню авторъ прибавляетъ еще вліяніе торговыхъ договоровъ, замѣненныхъ въ новѣйшее время въ благопріятную для сельскаго хозяйства сторону введеніемъ покровительственныхъ пошлинъ; далѣе — лигу міра, французскіе милліарды и т. д. и наконецъ „успѣхи естественныхъ наукъ и примѣненіе ихъ къ земледѣльческой техникѣ, усовершенствованіе земледѣльческихъ машинъ, увеличенное примѣненіе пара въ сельскомъ хозяйствѣ, приростъ населенія и частью и благосостоянія его“. Принимая все это во вниманіе, думаетъ авторъ, слѣдуетъ прійти къ выводу, что „мы“ (разумѣется средняя Европа), „въ виду конкуренціи отдаленнѣйшихъ странъ на нашемъ туземномъ рынкѣ и въ виду участія нашего въ міровомъ рынкѣ должны предпринять слѣдующее: 1) Наши растеніе- и животно-водство должны быть поставлены на иную дорогу въ смыслѣ иного отношенія между ними; наше сельское хозяйство, въ виду того, что все измѣнилось, должно освободиться отъ шаблона опредѣленныхъ (gewisser) системъ. 2) Экономика земледѣлія приобретаетъ такимъ образомъ еще высшее значеніе, ибо она должна изслѣдовать эти отношенія и 3) указать путь новой, болѣе интенсивной организаци (den Weg der neuen Organisation intensiverer Art zu zeigen).“

Эта послѣдняя выписка есть лучшее, что мы нашли по этому вопросу во всей извѣстной намъ спеціальной сельско-хозяйственной, по крайней мѣрѣ новѣйшей, литературѣ о вліяніи путей сообщенія на сельское хозяйство.

Въ приведенной цитатѣ заключается, конечно, только простое

перечисленіе наблюденныхъ фактовъ и схематическое указаніе на вліяніе этихъ фактовъ на хозяйство по крайней мѣрѣ одной области. Но, въ 1-хъ, вся книга Fühling'a (посмертное изданіе) представляетъ по формѣ изложенія какъ бы обширный конспектъ; во вторыхъ, и въ другихъ мѣстахъ книги встрѣчаются частныя указанія и даже общая формула, нѣкоторымъ образомъ, тѣхъ измѣненій, которыя должно претерпѣть хозяйство разныхъ странъ (ниже мы приведемъ это мѣсто) и въ третьихъ, наконецъ, нужно сказать, что изъ всего изложенія Fühling'a видно, что онъ придавалъ большое значеніе какъ вліянію путей сообщенія, такъ и другимъ общественно-экономическимъ факторамъ. Къ сожалѣнію въ другихъ отношеніяхъ сочиненіе этого автора нельзя признать удовлетворительнымъ. Такъ, онъ признаетъ факторами земледѣльческаго производства только капиталъ и работу и сообразно этому и книгу свою раздѣлилъ на двѣ части, изъ коихъ первая посвящена капиталу, а вторая работѣ; при этомъ оспаривается даже участіе натуры, или по крайней мѣрѣ существованіе ренты. Но среди перваго отдѣла не мало страницъ посвящено разбору вліянія на строй хозяйства такихъ обстоятельствъ, какъ густота населенія, парцелированіе, коммерческія отношенія и даже политическія обстоятельства. Словомъ, мы видимъ у этого автора больше пониманія зависимости земледѣльческаго строя отъ общественно-экономическихъ условій, чѣмъ мы встрѣтимъ у другихъ авторовъ.

§ 3. Изъ приведенныхъ выписокъ можно видѣть, что у большинства писателей нѣтъ-ни сколько нибудь ясно выраженаго пониманія зависимости между внѣшними общественно-экономическими условіями и строемъ сельскаго хозяйства, ни даже правильнаго опредѣленія и раздѣленія нашей науки.

Начнемъ съ названія науки. Мы видѣли, что нѣсколько головъ почти одновременно требуютъ измѣненія употреблявшагося до сихъ поръ обозначенія, правда, особенно несоотвѣтствующаго на нѣмецкомъ языкѣ, гдѣ существующій терминъ — Betriebslehre (что по русски слѣдуетъ перевести: ученіе объ эксплуатаціи) крайне суживаетъ значеніе науки и можетъ относиться развѣ только ко второму отдѣлу ея, излагающему организацию собственно и администрацію со счетоводствомъ. Но изъ предлагаемыхъ новыхъ терми-

новъ, предлагаемый Fühling'омъ представляетъ прямо филологическое и частью логическое неудобство. Въ самомъ дѣлѣ, что это за названіе: „Ученіе о хозяйствѣ сельскаго хозяйства“, и однако оно представляетъ точный переводъ выраженія автора: *Wirtschaftslehre der Landwirthschaft*, и по своему содержанію совершенно отвѣчаетъ установившемуся русскому термину, столь-же неловкому, „сельско-хозяйственная экономія“ ¹⁾. Несравненно лучше предлагаемый Функе-терминъ „Экономика земледѣлія“ (*Oekonomik des Landbaues*) болѣе удобный и, пожалуй, даже болѣе точный, ибо и въ скотоводственномъ хозяйствѣ отдѣлъ земледѣлія (землевоздѣлыванія) не долженъ отсутствовать, чтобъ оно оставалось сельскимъ хозяйствомъ.

Перейдемъ къ самому опредѣленію содержанія науки. Разсужденія объ этомъ начинаются обыкновенно съ опредѣленія понятія „хозяйство“, но при этомъ даже въ лучшихъ изъ такихъ опредѣленій, каково изъ приведенныхъ, опредѣленіе В. фонъ Функе, замѣчаются неточности ²⁾. Хозяйство опредѣляется какъ способъ удовлетворенія человѣческихъ потребностей, безъ ограниченія рода потребностей. Функе, правда, производя самое слово отъ „образованія цѣнностей“ и ставя цѣлью хозяйства производство возможно большаго количества цѣнностей, тѣмъ самымъ какъ бы ограничиваетъ хозяйственную дѣятельность добываніемъ матеріальныхъ предметовъ; при томъ у него, можетъ быть, это просто недомолвка, происшедшая отъ того, что цитированная статья написана случайно и, можетъ быть, слишкомъ торопливо. Но подобная неточность обращается у другихъ авторовъ въ настоящую грубую ошибку. Такъ, Поль прямо ставитъ цѣлью хозяйства удовлетвореніе не только матеріальныхъ, но и эстетическихъ и этическихъ потребностей. Очевидно, при такомъ опредѣленіи въ разсужденіи о хозяйствѣ и его организаціи можно написать цѣлый трактатъ.

¹⁾ Предлагаемый Гольцемъ терминъ „Общее сельское хозяйство“ (*Allgemeine Landwirthschaftslehre*) ничего не выражаетъ и потому едва ли можетъ быть принятъ. (См. *Taxationslehre* этого автора, *Einleitung* и тотъ же отдѣлъ *Betriebslehre*).

²⁾ Замѣтимъ сейчасъ же, что та неточность, которую мы здѣсь указываемъ, встрѣчается у большинства политико-экономовъ. (См. напр. Neumann въ *Schönberg's Handbuch der Polit. Oekon.*).

объ отношеніяхъ человѣка къ Богу или объ этическихъ потребностяхъ его и это именно дѣлаетъ Поль.

Но подойдемъ ближе къ самому опредѣленію. Fühling, желающій видѣть въ экономикѣ земледѣлія (мы впредь будемъ употреблять только этотъ терминъ) прикладную часть политической экономіи, отрицаетъ самое существованіе ренты. У Функе мы совсѣмъ не нашли самага опредѣленія, хотя цитированная статья написана специально съ цѣлью дать это опредѣленіе. Вся рѣчь сосредоточивается, однако, только на хозяйствѣ, его опредѣленіи и задачахъ по отношенію къ земледѣлію. Гольцъ, наговоривъ очень много въ предисловіяхъ съ своимъ двумъ книгамъ (Betriebslehre и Taxationslehre) о мнѣніяхъ различныхъ авторовъ по вопросу объ опредѣленіи содержанія экономики земледѣлія, ограничивается тѣмъ, что, приведя опредѣленіе Шульце, по которому общее сельское хозяйство есть „ученіе объ основныхъ условіяхъ успѣшнаго веденія сельскаго хозяйства, по скольку они (эти условія?) зависятъ отъ сущности человѣка (im Wesen des Menschen liegen)“, Гольцъ прибавляетъ отъ себя, что ее „можно было-бы также назвать политико-экономической частью ученія о сельскомъ хозяйствѣ въ отличіе отъ естественно-исторической части, составляющей специальное ученіе о сельскомъ хозяйствѣ“ (т. е. растениеводство и животноводство).

Близко къ опредѣленію Fühling'a, но проще его — опредѣленіе Крафта: (Betriebslehre p. 3) „Экономика земледѣлія имѣетъ задачей указать органическую связь природныхъ и экономическихъ законовъ съ сельскохозяйственнымъ предпріятіемъ и примѣненіе этихъ законовъ къ предпріятію съ цѣлью полученія возможно большаго чистаго дохода“. Это опредѣленіе страдаетъ главнымъ образомъ тѣмъ, что ставитъ задачей полученіе возможно большаго чистаго дохода, а опредѣленіе Fühling'a „даже возможно высокаго предпринимательскаго барыша.“ Конечно, высокій доходъ вообще и въ частности высокая предпринимательская прибыль — желательны для хозяина каждаго предпріятія. Но если опредѣлять задачу экономики земледѣлія такимъ образомъ, какъ дѣлаютъ это Крафтъ и Fühling, то, выкинувъ слово „сельско-хозяйственный“ изъ этого опредѣленія, его можно приложить къ экономикѣ всякаго промышленнаго предпріятія. Другими словами, эти опредѣленія не

указываютъ на ту характерную черту, которая отличаетъ земледѣліе отъ другихъ отраслей промышленности и сообщаетъ, конечно, и экономикѣ земледѣлія особенности, которыхъ не можетъ имѣть экономика какого либо иного вида промышленныхъ предпріятій, если бы такія экономики вообще существовали. По всѣмъ этимъ соображеніямъ, мы полагаемъ, что наиболѣе точнымъ опредѣленіемъ экономики земледѣлія будетъ слѣдующее: „*Экономика земледѣлія есть наука о способахъ добыванія наивысшей земельной ренты при различныхъ общественныхъ и естественныхъ условіяхъ*“. Это опредѣленіе при краткости имѣетъ еще и то преимущество передъ такими опредѣленіями, каково напр. опредѣленіе Fühling'a, что здѣсь въ опредѣленіе цѣлей и задачи науки не впутывается разсужденіе о методахъ рѣшенія задачи, какъ это сдѣлано въ опредѣленіи Fühling'a.

§ 4. Перейдемъ, наконецъ, къ раздѣленію науки. Здѣсь мы встрѣчаемся съ весьма распространенной, чтобы не сказать общей всѣмъ сельско-хозяйственнымъ писателямъ ошибкой. Всѣ эти писатели указываютъ, что основой экономики земледѣлія служить политическая экономія (Volkswirtschaftslehre); Функе даже нашелъ нужнымъ отвести цѣлый отдѣлъ разбору правовыхъ отношеній хозяина къ объекту хозяйства. Между тѣмъ, при перечисленіи факторовъ хозяйства фигурируютъ только въ лучшемъ случаѣ: силы природы, капиталъ и трудъ. Очевидно, что общественнымъ условіямъ придается слишкомъ малое значеніе: объ нихъ, можетъ быть, упоминается мимоходомъ въ отдѣлахъ, посвященныхъ перечисленнымъ факторамъ хозяйства и въ примѣненіи только къ каждому отдѣльному фактору. Между тѣмъ, положеніе хозяйства относительно рынка и пути сообщенія, соединяющіе хозяйство съ рынкомъ, а также такіе факторы, какъ родъ занятій населенія, населенность страны, способы землевладѣнія, отсутствіе или существованіе сервитутовъ, — безъ сомнѣнія, вліяютъ не въ меньшей, а въ гораздо большей степени на организацію промысла, при современныхъ условіяхъ хозяйства, чѣмъ каждый изъ факторовъ техническихъ (природа, капиталъ и трудъ), или тѣ правовыя отношенія, которымъ Функе посвящаетъ цѣлый отдѣлъ. Какая, въ самомъ дѣлѣ, польза хозяину, что и почва у него великолѣпный черноземъ, и капиталовъ достаточно, и климатъ и другія условія вполне соотвѣтствуютъ культурѣ свеклы, но куль-

тивировать этого растенія онъ все же не можетъ, благодаря тому, что на имѣніи лежитъ выгонный сервитутъ. Конечно и тѣ авторы, которые не выдѣляютъ разсмотрѣнія указанныхъ общественныхъ отношеній въ особый отдѣлъ, все же касаются вліянія ихъ на хозяйство, но все это дѣлается только между прочимъ, и такимъ образомъ значеніе этихъ факторовъ какъ бы умалывается. Вотъ почему мы считаемъ болѣе соответствующимъ слѣдующее раздѣленіе науки. Посвящая первый отдѣлъ также факторамъ хозяйства или хозяйственного строя, мы раздѣляемъ эти факторы на двѣ большія группы. Къ первой отойдутъ: природа, трудъ и капиталъ, которые мы соединяемъ подъ общимъ именемъ внутреннихъ или техническихъ факторовъ хозяйства. Дѣйствительно, значеніе ихъ обнаруживается внутри самаго хозяйства, будетъ удерживаться въ значительной мѣрѣ, будетъ-ли вестись производство съ хозяйственной цѣлью, — въ смыслѣ Функе, или просто какъ техника, ибо эти факторы находятся въ связи съ техникой и можно даже сказать, сочетаніе ихъ и составляетъ технику. Вторую, не менѣе обширную и важную группу факторовъ хозяйства составляютъ общественные факторы, которые, по самому существу своему, будутъ факторами внѣшними для хозяйства. Вліяніе этихъ внѣшнихъ факторовъ обнаруживается больше всего и прежде всего въ обмѣнѣ, слѣдовательно также во внѣшнихъ отношеніяхъ хозяйства и на технику они вліяютъ не непосредственно, а только посредственно, по скольку, именно, она должна быть измѣнена, чтобы обмѣнъ далъ благопріятные результаты. Потому въ такъ называемыхъ образцовыхъ хозяйствахъ, имѣющихъ цѣлью изученіе тѣхъ или иныхъ техническихъ пріемовъ (учебныя фермы), эти факторы совсѣмъ не обнаруживаютъ своего вліянія, т. е. эти хозяйства организуются, игнорируя эти вліянія. Первая же группа факторовъ (мѣстныхъ или техническихъ), сама по себѣ, непосредственно вліяетъ на технику и только черезъ нее на обмѣнъ. Въ группѣ внѣшнихъ факторовъ мы ставимъ на первомъ мѣстѣ пути сообщенія и положеніе относительно рынка. Затѣмъ, сюда же войдутъ: характеръ занятій окружающаго населенія, форма землевладѣнія и всѣ правовыя отношенія, какъ хозяина къ объекту хозяйства (имѣнію) (которымъ Функе отводитъ 3-ій отдѣлъ), такъ и самаго хозяйства, каковы сервитуты.

Таковъ будетъ составъ перваго отдѣла. Очевидно, что факторы внѣшніе или общественно-экономическіе являются опредѣляющими для хозяйства мѣноваго и на оборотъ: роль факторовъ внутреннихъ или техническихъ, способъ ихъ сочетанія и возникающій отсюда строй хозяйства — являются опредѣляемыми, зависящими отъ факторовъ внѣшнихъ.

Что касается остальныхъ отдѣловъ науки, то мы устанавливаемъ еще два; именно: второй отдѣлъ составитъ ученіе о способахъ сочетанія факторовъ производства или системахъ хозяйства. Третій же отдѣлъ удобно назвать ученіемъ объ эксплуатаціи (соответственно нѣмецкому *Betriebslehre*). Этотъ отдѣлъ въ свою очередь распадается на: 1) Организацию, 2) Контроль или Счетоводство и 3) Администрацію. Мы ставимъ контроль впереди администраціи, исходя изъ того соображенія, что послѣдняя, по существу, представляетъ отдѣлъ чисто практическій, и какъ таковой, можетъ имѣть только весьма ограниченное значеніе въ курсѣ, гдѣ бы и кѣмъ бы онъ ни излагался. Теоретическія части представляютъ именно то отличіе, что по существу сообщаютъ новыя знанія; практическій же отдѣлъ администраціи можетъ указать только, какими знаніями и умѣньями долженъ обладать администраторъ, но не можетъ сообщать ни самыхъ знаній (они сообщены въ предыдущихъ отдѣлахъ), ни умѣній, которыя пріобрѣтаются чисто практическимъ путемъ; они составляютъ самую жизнь, а научить жить и понимать жизнь никакой мудрецъ не можетъ.

Изложенныя въ такой послѣдовательности и связи, какую представляетъ изложенная схема, части науки представятъ логическое развитіе идеи, выраженной опредѣленіемъ науки. При этомъ первый отдѣлъ, о факторахъ хозяйства, будетъ дѣйствительно отдѣломъ, связующимъ науку съ политической экономіей или вообще съ общественными науками: онъ покажетъ, какъ тѣ явленія, которыя разбираются и разсматриваются въ разныхъ отдѣлахъ общественныхъ наукъ съ точки зрѣнія ихъ вліянія на общественную жизнь во всей ея совокупности, отражаются на частныхъ отношеніяхъ, выражающихся въ техникѣ земледѣлія. Второй отдѣлъ, затѣмъ, покажетъ въ исторической своей части, какимъ образомъ въ разные времена сочетались техническіе факторы хозяйства подъ

вліяніемъ внѣшнихъ (общественныхъ) факторовъ, — дасть, слѣдовательно, примѣрную иллюстрацію сочетанія факторовъ. Въ догматической части того же отдѣла, должна быть дана схема сочетанія тѣхъ-же факторовъ при наличности современныхъ условій производства, какъ съ технической, такъ и съ общественной стороны. Третій отдѣлъ, наконецъ, покажетъ въ организаци, какъ на практикѣ, при наличности тѣхъ или иныхъ внутреннихъ и внѣшнихъ факторовъ, достигается наиболѣе удовлетворяющее цѣли сочетаніе ихъ; въ отдѣлѣ контроля дается методъ повѣрки достигнутыхъ результатовъ.

Мы считали нужнымъ изложить здѣсь эти воззрѣнія на составъ нашей науки, чтобы выяснитъ хотя отчасти, какое значеніе мы придаемъ изученію того фактора, которому посвящена эта работа.

§ 5. Выяснивъ значеніе и мѣсто въ системѣ интересующаго насъ вопроса, необходимо затѣмъ указать тотъ методъ, какой слѣдуетъ избрать для отысканія рѣшенія его.

Можно, именно, идти двумя путями: первый путь можно назвать статистическимъ или эмпирическимъ; второй — теоретическимъ. Слѣдуя по первому пути можно было бы взять одну или нѣсколько странъ и сравнивъ хозяйство въ каждой изъ нихъ до и послѣ проведенія улучшенныхъ путей сообщенія, отыскать происшедшія перемѣны и принять ихъ за результатъ воздѣйствія улучшенныхъ сношеній Или, — что уже менѣе точно соотвѣтствуетъ принципу, — взять одно или нѣсколько хозяйствъ разныхъ странъ, отличающихся другъ отъ друга (на сколько это возможно въ различныхъ странахъ или областяхъ) только по развитію сѣти путей сообщенія и затѣмъ принять, что различіе въ строѣ и результатахъ, даваемыхъ этими хозяйствами — есть послѣдствіе развитія путей сообщенія. Произведенныя по этому методу изслѣдованія, имѣютъ свою цѣну, но мы сомнѣваемся, чтобы такимъ путемъ возможно было рѣшить вопросъ о вліяніи путей сообщенія на строй хозяйства. Чтобы показать это, мы рассмотримъ нѣсколько подробнѣе одно изъ обработанныхъ по этому методу сочиненій. Мы разумѣемъ сочиненіе Platzmann'a ¹⁾.

¹⁾ Einfluss der Verkehrsmittel auf den Betrieb der Landwirtschaft. (Landw. Jahrbüch. B. V (1876) и B. VI (1877).

Этотъ авторъ находитъ возможнымъ разрѣшить данный вопросъ, сопоставивъ слѣдующія данныя:

1. Общій обзоръ цѣнъ хлѣба и земли и измѣненіе сельскохозяйственнаго производства въ Англіи.

2. Франція. Цѣны земли, производство хлѣба, торговля хлѣбомъ (вліяніе пошлинъ).

3. Бельгія. Земледѣльческое производство по отношенію къ положенію относительно рынка и качествамъ почвы.

4. Краткій историческій обзоръ развитія сельскаго хозяйства въ Германіи (спеціально въ Пруссіи).

Эти четыре отдѣла составляютъ 1-ю часть. Вторая часть вся посвящена Германіи и разбираетъ именно: Условія земледѣльской культуры въ таможенномъ союзѣ и вліяніе измѣнившихся хозяйственныхъ условий (именно путей сообщенія). Съ этой цѣлью авторъ сопоставляетъ 3 провинціи: Пруссію, Саксонію и Рейнскую провинцію и рассматриваетъ для каждой изъ нихъ: а) состояніе сельскаго хозяйства, б) относительную плотность населенія и занятіе его сельскимъ хозяйствомъ; в) отношеніе сельскаго и городского населенія; г) отношеніе культурной площади ко всей площади; е) условія воздѣлыванія отдѣльныхъ растений; ф) производство сельскохозяйственныхъ продуктовъ вообще; г) данныя о путяхъ сообщенія; h) цѣны и рынки, и наконецъ i) сѣвообороты и интенсивность отдѣльныхъ хозяйствъ. Всѣ эти данныя, каждое въ отдѣльности для всѣхъ провинцій и въ различныхъ сочетаніяхъ противопоставляются и сравниваются и изъ этихъ сравненій и выводовъ авторъ дѣлаетъ окончательные выводы. Мы видимъ изъ этаго перечня содержанія, что авторъ желаетъ воспользоваться всѣми видоизмѣненіями статистическаго способа изслѣдованія: онъ сопоставляетъ цѣлыя государства во времени, желая указать на каждомъ изъ нихъ то вліяніе, которое здѣсь почему либо обнаруживалось наиболее реально; затѣмъ дѣлаетъ статистическое сравненіе, такъ сказать въ пространствѣ, сопоставляя относящіяся до различныхъ областей данныя за одинъ и тотъ же періодъ. Словомъ, авторъ добросовѣстнѣйшимъ образомъ стремился добыть тѣ выводы, которые могъ дать ему имѣвшійся матеріалъ и избранный методъ.

Тѣмъ не менѣе, мы не можемъ сказать, что эта работа удовлетворительно рѣшаетъ поставленную авторомъ себѣ задачу. Эта неудовлетворительность, конечно, отчасти является результатомъ индивидуальныхъ свойствъ автора; такъ, авторъ посвящаетъ слишкомъ большое вниманіе разнымъ деталямъ, въ родѣ способовъ обработки почвъ и практикуемыхъ сѣвооборотовъ, пускаясь, иногда, даже въ детальную критику ихъ. Точно также, конечно, только отъ индивидуальныхъ свойствъ автора зависѣло, что придано слишкомъ большое значеніе стоимости производства земледѣльческихъ продуктовъ, къ которой, при томъ же, причисляется и процентъ на капиталъ и даже рента (подъ именемъ процента на земельный капиталъ). Точно также авторъ придалъ преувеличенное значеніе цѣнѣ на землю и арендной платѣ, какъ указателямъ интенсивности (что, прежде всего, не всегда вѣрно), а затѣмъ и влияніе улучшенія путей сообщенія видитъ довольно односторонне въ увеличеніи самой интенсивности. Мы увидимъ впоследствии, что нѣкоторые изъ перечисленныхъ ошибокъ Platzmann'a повторяются почти у всѣхъ авторовъ, которые искали рѣшенія разсматриваемаго вопроса путемъ статистическимъ; отчасти поэтому, отчасти по теоретическимъ соображеніямъ мы приписываемъ этотъ результатъ самому методу изслѣдованія. Дѣйствительно, обнаруживается ли этимъ путемъ достаточно полно и ясно влияніе именно путей сообщенія? Мы думаемъ, что на этотъ вопросъ слѣдуетъ отвѣтить отрицательно. Самъ Platzmann подтверждаетъ это своимъ изслѣдованіемъ. Уже приведенный выше перечень разсматриваемыхъ имъ факторовъ (который онъ въ другомъ мѣстѣ дополняетъ еще формами землевладѣнія) показываетъ, что констатируемыя изслѣдованіемъ измѣненія никакъ не могутъ быть приписаны однимъ путямъ сообщенія. И авторъ самъ прекрасно понимаетъ это. Такъ, указавъ, что давленіе производимое на цѣны подвозомъ изъ странъ менѣе культурныхъ выражается въ переходѣ отъ производства зерна къ производству другихъ продуктовъ, авторъ продолжаетъ: „Въ крупныхъ чертахъ мы можемъ наблюдать это явленіе въ переходѣ отъ трехполья къ плодосмѣну, при чемъ увидимъ также и то, какое влияніе, *въ числѣ другихъ причинъ* оказываютъ и пути сообщенія на сельско-хозяйственное производство“. Авторъ, правда, все же разсчитываетъ указан-

нымъ имъ путемъ выяснитъ значеніе путей сообщенія, но едва-ли можно согласиться съ этимъ заключеніемъ ¹⁾. Конечно, сравненіе различныхъ странъ по ихъ условіямъ производства и состоянію ихъ культуры, въ связи съ данными о развитіи въ той или другой странѣ путей сообщенія, даетъ нѣкоторыя указанія на вліяніе этихъ путей. Но, въ сущности, вліяніе это здѣсь на столько замаскировывается, что нѣтъ возможности прійти къ какому-нибудь опредѣленному выводу: есть ли дѣйствительно данное состояніе земледѣльской культуры слѣдствіе даннаго фактора или совокупности огромной массы другихъ факторовъ. Взявъ, напр., для сравненія провинціи: Пруссію (Восточную и Западную вмѣстѣ), Саксонію (провинцію и королевство) и Прирейнскую область, Platzmann указываетъ значительное повышеніе интенсивности, начиная отъ первой къ послѣдней и дѣлаетъ отсюда выводъ, что это есть слѣдствіе бѣльшаго развитія путей сообщенія въ связи, впрочемъ, съ естественными факторами, климатомъ и почвой. Но онъ же самъ указываетъ, что есть еще много другихъ факторовъ, вліяющихъ въ томъ же направленіи и въ томъ числѣ такіе важные, какъ преобладаніе крупнаго землевладѣнія въ одной изъ сравниваемыхъ провинцій и мелкаго — въ другой ²⁾. Одинъ этотъ факторъ на столько важенъ, что имъ могутъ быть объяснены весьма многія уклоненія въ строѣ хозяйства ³⁾. Словомъ, строй хозяйства является производнымъ многихъ причинъ и пути сообщенія являются при этомъ, именно, по выраженію Platzmann'a только „въ числѣ другихъ причинъ.“

¹⁾ По существу въ томъ и другомъ случаѣ примѣняется одинъ и тотъ же методъ изслѣдованія, называемый Миллемъ „методомъ сопутствующихъ измѣненій.“ Методъ этотъ, по справедливому замѣчанію г. Фортунова (Успѣхи научныхъ методовъ въ агрономіи), наиболѣе примѣнимъ при статистическихъ (массовыхъ) изслѣдованіяхъ.

²⁾ Извѣстно, что г. Янсонъ, напр., въ своемъ курсѣ „Сравнительной статистики“ придавалъ этому фактору такое значеніе, что почти исключительно имъ старался объяснить различіе въ характерѣ земледѣльской культуры Франціи и Англіи.

³⁾ Говоря языкомъ Милля, слѣдуетъ, поэтому сказать, что статистическій способъ изслѣдованія не даетъ окончательнаго отвѣта на поставленный вопросъ, потому что не можетъ быть приложенъ методъ разницъ, такъ какъ заключеніе по разности хода развитія въ разныхъ странахъ не будетъ точнымъ приложеніемъ метода разницы, ибо ходъ развитія всегда есть сложный результатъ дѣйствія нѣсколькихъ причинъ.

Но далѣе; допустимъ, что будетъ доказано статистически, что то или другое явленіе есть слѣдствіе вліянія желѣзныхъ дорогъ на общественную жизнь. Значить ли этотъ фактъ, что таково необходимо должно было быть это вліяніе и оно не могло быть инымъ при условіи, напр., иного способа веденія желѣзно-дорожнаго дѣла или иной желѣзно-дорожной политики, можетъ быть даже политики, болѣе отвѣчающей интересамъ желѣзныхъ дорогъ или интересамъ всего общества или интересамъ того и другого рода вмѣстѣ? Очевидно, что данный фактъ представляетъ только результатъ даннаго способа веденія дѣла во всѣхъ отношеніяхъ и потому предстояло-бы еще доказать, что это единственно возможный или самый разумный способъ.

§ 6. Къ сказанному слѣдуетъ присовокупить еще, что методы регистраціи статистическихъ фактовъ, особенно что касается аграрной статистики, въ большей части случаевъ до сихъ поръ весьма несовершенны, и къ нимъ и теперь еще приложимо почти все, сказанное довольно давно уже Конрадомъ ¹⁾. Въ виду всего этого мы заключаемъ, что статистическій путь есть путь по существу эмпирический и полученные при помощи его выводы или, скорѣе, добытые этимъ путемъ факты, сами по себѣ не могутъ служить основой для вывода изъ нихъ законовъ общественныхъ явленій, а должны быть освѣщены положеніями, добытыми инымъ путемъ.

Этотъ второй путь, который мы называемъ теоретическимъ долженъ показать, прежде всего, каковы *должны быть* въ силу техническихъ условій движенія по современнымъ путямъ сообщенія, на первомъ мѣстѣ желѣзнымъ дорогамъ, тѣ измѣненія въ характерѣ хозяйства или вообще въ строѣ экономической жизни, которыя явятся слѣдствіемъ измѣненія условій транспорта товаровъ. Является, слѣдовательно, необходимость выяснить законы передвиженія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ или вообще современнымъ путямъ сообщенія, главной особенностью которыхъ является приложеніе пара, какъ движущей силы. Качества двигателя и обусловливаемая имъ техника постройки дороги, а затѣмъ зависящая отъ техники

¹⁾ J. Conrad Agrarstatistische Untersuchungen. Jahrbüch. f. Nat. Oek. u. Stat. B. XVII, p. 225 ff.

стоимость транспорта единицы груза при различной массѣ его и различной длинѣ пройденнаго грузомъ пути и т. п., составляютъ именно тѣ особенности, которыми современный транспортъ отличается отъ прежняго. Только въ силу этихъ, обусловливаемыхъ техникой, особенностей, — современные пути сообщенія сдѣлались однимъ изъ важнѣйшихъ факторовъ, обусловливающихъ организацію земледѣльческаго промысла.

При указанныхъ изслѣдованіяхъ законовъ транспорта можетъ быть приложенъ статистическій методъ. Дѣло въ томъ, что статистическія данныя, относящіяся къ результатамъ какого либо техническаго предпріятія или вообще факты, зависящіе отъ того или другого вида техники, имѣютъ большее значеніе, чѣмъ факты общественной жизни, констатированные тѣмъ же статистическимъ путемъ, но зависимость которыхъ отъ тѣхъ или иныхъ техническихъ или природныхъ условий — не выяснена. Техника есть, именно, сочетаніе тѣхъ пріемовъ, при помощи которыхъ человѣкъ эксплуатируетъ тѣ или другія силы природы для достиженія извѣстныхъ полезныхъ для него результатовъ. Эти результаты слѣдовательно, являются производными — съ одной стороны — неизмѣнно дѣйствующихъ силъ природы, съ другой — способа эксплуатаціи ихъ, техники. Такъ какъ первыя (силы природы) всегда неизмѣнны и дѣйствуютъ по опредѣленнымъ законамъ, то, при неизмѣнности техники, результаты не могутъ измѣняться. Если поэтому, статистическій методъ изслѣдованія будетъ приложенъ, напр., къ изслѣдованію состава и величины расходовъ желѣзнодорожнаго транспорта, какъ это сдѣлалъ г. Чупровъ въ своемъ извѣстномъ сочиненіи ¹⁾, то здѣсь по-

¹⁾ Мы слѣд., не вполне согласны съ Sax'омъ, который говорить отъносительно „Betriebsökonomie“ (II, 397): „Wenn schon so häufig anderswo, so gilt hier im eminenten Masse das Wort, dass statistische Ziffern, und vollends Durchschnittsziffern, eher einer Erklärung bedürfen, als etwas erklären.“ Причина этого, по мнѣнію автора, въ томъ, что „die Betriebsausgaben von einer Reihe äusserer Factoren mitbestimmt werden, die bei den einzelnen Bahnlinien verschieden gestaltet sind.“ Указываемыя авторомъ причины различія, конечно, существуютъ, но едва-ли нужно „minutiöses Eindringen in das Detail“, чтобы опредѣлить вліяніе этихъ различій, по скольку оно можетъ имѣть значеніе при рѣшеніи общаго теоретическаго вопроса. Для того же, чтобы судить, на сколько данный „конкретный результатъ эксплуатаціи“ зависитъ отъ „befriedigende oder unbefriedigende Oekonomie“ — у статистики, конечно, очень

лученный результатъ уже гораздо болѣе надеженъ. Дѣйствительно, составъ и самая величина этихъ расходовъ существенно обусловливаются самой техникой дѣла; если и являются видоизмѣняющіе результатъ, независящіе отъ техники факторы, то неизмѣнное дѣйствіе техническихъ условій позволяетъ, — путемъ сравненія результатовъ различныхъ комбинацій техники съ внѣшними условіями, — открыть и вліяніе этихъ послѣднихъ. Во всякомъ случаѣ ясно, что, послѣ того какъ будутъ выяснены законы транспорта помощью пара, можно будетъ задаться вопросомъ, какое вліяніе это измѣненіе въ транспортѣ товаровъ окажетъ на земледѣіе непосредственно и посредственно. Такой методъ изслѣдованія, — при которомъ, слѣдовательно, исходной точкой служатъ неизмѣнные законы природы, управляющіе техникой, — представляетъ гораздо больше гарантій точности полученныхъ результатовъ и соответствія ихъ съ дѣйствительностью, чѣмъ выводы, полученные тѣмъ путемъ, который мы выше назвали эмпирическимъ.

Въ виду сказаннаго, мы ставимъ вопросъ такимъ образомъ: если намъ удастся вывести путемъ апіорическимъ — исходя изъ законовъ техники — законъ вліянія желѣзныхъ дорогъ на ту или другую сторону экономической жизни, то мы можемъ прибѣгнуть къ статистикѣ, чтобы посмотрѣть, на сколько констатированные ею факты подтверждаютъ нашъ выводъ. При этомъ тѣ факты, которые согласуются съ нашимъ выводомъ, мы считаемъ подтвержденіемъ его, но не обратно, т. е. факты, противорѣчащіе апіорическому выводу о вліяніи того или иного фактора не указываютъ неправильности этого вывода, а доказываютъ только то, что существуютъ другіе факторы, которые могутъ маскировать вліяніе изучаемаго фактора или даже совсѣмъ уничтожить его. Встрѣчая такое противорѣчіе, мы заключаемъ, слѣдовательно, что существуютъ такіе противодействующіе факторы и должны разыскать ихъ.

Слѣдуя указаннымъ путемъ, можно, однако, поставить самому изслѣдованію различныя цѣли: Можно удовольствоваться, пожалуй,

мало средствъ; но намъ представляется и нерациональнымъ впутывать этотъ вопросъ сюда, такъ какъ вліяніе исполнителей, конечно, не можетъ быть причислено къ числу „äusserer Factoren.“

тѣмъ, чтобы рѣшить: содѣйствуетъ-ли измѣненіе транспорта увеличенію интенсивности (по существу на этотъ вопросъ только и отвѣчаетъ Platzmann) или рациональности или тому и другому вмѣстѣ, или, наконецъ, можно изслѣдовать не только вліяніе на рациональность или интенсивность, но также и то, какъ повліяетъ измѣненіе интенсивности и рациональности на величину ренты и способъ ея добыванія, т. е. строй хозяйства. Мы ставимъ себѣ послѣднюю задачу.

Такимъ образомъ, выдѣляя вліяніе путей сообщенія изъ массы другихъ факторовъ, мы, въ нѣкоторой мѣрѣ, слѣдуемъ примѣру Тюнена, изслѣдованіе котораго, по существу, какъ мы покажемъ ниже, представляетъ также изслѣдованіе о вліяніи транспорта. Если онъ при этомъ ставитъ вопросъ въ зависимость отъ цѣнъ продуктовъ, то это, съ одной стороны, только внѣшній приѣмъ, не измѣняющій сущности дѣла; съ другой, — приѣмъ этотъ понадобился ему, вслѣдствіе неправильнаго пониманія происхожденія ренты. Во всякомъ случаѣ, схема изолированнаго государства Тюнена такъ часто примѣняется и приводится при разсужденіяхъ о расположеніи системъ хозяйства и о вліяніи путей сообщенія (напр. въ послѣднее время снова Engelbrecht'омъ ¹⁾), что мы, уже въ силу этихъ причинъ, должны будемъ разсмотрѣть эту схему. Но разсмотрѣніе этой схемы интересно и само по себѣ: съ одной стороны, современный міръ представляетъ, дѣйствительно, въ нѣкоторомъ отношеніи значительное подобіе уединенному государству, и во всякомъ случаѣ послѣ проведенія огромной сѣти желѣзныхъ дорогъ подобіе это сдѣлалось гораздо полнѣе, чѣмъ въ то, напр. время, когда Тюненъ писалъ свое сочиненіе. Уподобленіе это произошло, именно, вслѣдствіе бѣльшаго однообразія путей сообщенія во всѣхъ странахъ міра, однообразія, представляющаго одно изъ важныхъ условій расположенія системъ хозяйства въ уединенномъ государствѣ. Но, съ другой стороны, желѣзныя дороги сообщаютъ современному міру и тѣ характерныя особенности, которыми онъ отличается отъ Тюненовскаго уединеннаго государства; потому сравненіе съ уединен-

¹⁾ Fühling's Zeitung 1884 года, рядъ статей подъ заглавіемъ: „Thünen's isolirter Staat und die Gegenwart.“ Это незначительное по объему, но весьма остроумное сочиненіе мы разсмотримъ ниже подробно.

нымъ государствомъ наилучшимъ образомъ поможетъ выясненію того вліянія, которое желѣзныя дороги производятъ на строй сельскаго хозяйства.

Въ виду всего сказаннаго, мы ставимъ задачу слѣдующимъ образомъ. Принимая во вниманіе, что большинство сельско-хозяйственныхъ писателей, и — какъ увидимъ впоследствии — нѣкоторые выдающіеся экономисты до сихъ поръ находятъ возможнымъ, говоря о вліяніи путей сообщенія и рынка, ссылаться на изслѣдованіе Тюнена, мы избираемъ его исходной точкой нашихъ разсужденій. При этомъ, мы сначала посмотримъ, какъ Тюненъ ставитъ задачу и рѣшаетъ ее; затѣмъ, разберемъ, на сколько допустимы съ современной точки зрѣнія тѣ основныя положенія, на которыхъ построилъ Тюненъ свою схему. Въ числѣ этихъ основоположеній мы найдемъ между прочимъ, теорію ренты, въ существѣ сходную съ теоріей Рикардо и потому обратимся къ разсмотрѣнію, на сколько допустима эта теорія и поищемъ, затѣмъ, замѣны для нея. Далѣе, мы найдемъ, въ числѣ наиболѣе вліятельныхъ въ дѣлѣ построения схемы Тюнена факторовъ — стоимость транспорта — и потому должны будемъ обратиться къ вопросу: чѣмъ регулируется стоимость транспорта при современныхъ путяхъ сообщенія, на первомъ мѣстѣ желѣзныхъ дорогахъ. Найдя тѣ принципы, которые служатъ основой современнаго транспорта, мы должны будемъ, наконецъ, посмотрѣть, какое вліяніе произведетъ измѣненіе транспортныхъ условій не только непосредственно на самое земледѣліе, но и на весь экономическій строй, по скольку, по крайней мѣрѣ, этотъ строй, въ свою очередь, является факторомъ, обуславливающимъ организацію земледѣлія.

Такимъ образомъ все сочиненіе естественно распадается на слѣдующіе отдѣлы:

I. Отдѣлъ. Ученіе Тюнена о расположеніи системъ хозяйства въ „Уединенномъ Государствѣ“ и разборъ этого ученія

II. Ученіе о рентѣ.

III. Пути сообщенія, техника ихъ и обуславливаемая техникой стоимость транспорта по современнымъ путямъ сообщенія.

IV. Перемѣны, вызываемыя въ экономической жизни вообще

и въ частности въ земледѣліи разныхъ странъ, примѣненіемъ паръ къ транспорту, по скольку первыя изъ этихъ перемѣнъ посредственно или непосредственно вліяютъ на строй сельскаго хозяйства.

V. Заключенія и выводы: задачи и принципы организаціи сельскохозяйственныхъ предпріятій и зависящая отъ этой организаціи высота ренты въ различныхъ областяхъ современнаго міра.

Въ этомъ послѣднемъ отдѣлѣ мы, конечно, не хотимъ давать рецептовъ для организаціи земледѣльческихъ предпріятій, а именно только выяснить „задачи и принципы“ организаціи въ самыхъ общихъ чертахъ, имѣя главнымъ образомъ въ виду, выяснить высоту ренты, но, конечно, опять не въ цифрахъ, а относительную только высоту ренты въ различныхъ областяхъ, по скольку колебанія ренты находятся въ зависимости отъ положенія относительно рынка и измѣненія путей сообщенія.

ОТДѢЛЪ I.

У Ч Е Н І Е Т Ю Н Е Н А

ГЛАВА 1.

Кратное изложенеіе ученія Тюнена.

§ 1. Изложимъ вкратцѣ ходъ разсужденій Тюнена и затѣмъ посмотримъ, на сколько принятія Тюненомъ положенія соотвѣтствуютъ современному положенію техники земледѣлія, или на сколько вообще основанія его вычисленій „консеквентны.“

Представимъ себѣ очень большой городъ въ срединѣ плодородной равнины, которая лишена какъ судоходныхъ рѣкъ, такъ и каналовъ и имѣетъ вездѣ почву, одинаково годную для культуры. Въ большомъ разстояніи отъ города равнина кончается необработываемой пустыней и такимъ образомъ это государство совершенно отдѣлено отъ остальнаго міра.

Въ равнинѣ нѣтъ болѣе ни одного города, кромѣ центрального, и потому этотъ городъ долженъ доставлять земледѣльцамъ страны всѣ произведенія обрабатывающей промышленности и, обратно, самъ получаетъ всѣ необходимые ему жизненные припасы изъ окружающей равнины. Мы допускаемъ, прибавляетъ Тюненъ, что и горные промыслы (съ соляными копами) находятся вблизи города. Задача состоитъ въ рѣшеніи вопроса: „какую организацію при указанныхъ условіяхъ приметъ земледѣліе и какъ будетъ дѣйствовать большее или меньшее разстояніе отъ города на земледѣліе, предполагая, что послѣднее ведется наиболѣе рационально.“

Обращаемъ вниманіе на эту формулировку задачи, которую мы передали возможно точно. Какъ видно, дѣло идетъ объ опредѣ-

леніи дѣйствія разстоянія на земледѣльческую культуру. Въ этомъ смыслѣ понимаетъ эту формулировку и Людоговскій и многіе другіе авторы. Но, очевидно, разстояніе будетъ дѣйствовать различно, въ зависимости отъ путей сообщенія. Стало быть, въ сущности, все изслѣдованіе имѣетъ цѣлью опредѣлить, какъ дѣйствуютъ извѣстные пути сообщенія на сельско-хозяйственную организацію. Людоговскій формулируетъ это такимъ образомъ, что рѣчь идетъ собственно не о географическомъ, а объ экономическомъ разстояніи, т. е. о стоимости транспорта. Но это именно и значитъ, что рѣчь идетъ о дѣйствіи путей сообщенія на хозяйство, ибо, очевидно, стоимость транспорта находится въ прямой зависимости отъ путей сообщенія. Какъ мы ниже увидимъ, и самъ Тюненъ понималъ это и указываетъ далѣе на этотъ факторъ. Этого замѣчанія пока достаточно, а теперь будемъ продолжать изложеніе.

Само собою ясно, говорить Тюненъ, что въ первомъ, ближайшемъ къ городу, кругѣ будутъ воздѣлываться продукты, которыхъ цѣнность по сравненію съ ихъ вѣсомъ незначительна, или которые не могутъ быть доставлены изъ большаго разстоянія, потому что легко портятся и должны быть потребляемы въ свѣжемъ видѣ. Этотъ первый кругъ будетъ кругомъ вольнаго хозяйства, т. е., поясняетъ Тюненъ, такого, для котораго чередованіе растений (сѣвооборотъ) не предопредѣлено заранее (*die in der Fruchtfolge keiner Vorausbestimmung unterworfen ist*). Различныя растенія будутъ слѣдовать другъ за другомъ такъ, чтобы каждое находило почву въ наиболѣе благопріятномъ для себя состояніи; но здѣсь не будутъ культивироваться, ради только плодосмѣны (*Fruchtwechsel*), растенія, которыя невыгодны для данной мѣстности по своей цѣнѣ (*durch ihr Preisverhältniss*). Этотъ кругъ будетъ производить, во 1-хъ, нѣжныя садовыя и огородныя растенія, не выносящія далекаго транспорта на телегѣхъ (*Transport auf Wagen*); во 2-хъ, свѣжее молоко. Для добыванія послѣдняго будутъ стараться получить возможно больше корма съ возможно меньшей площади и, для этого, культивировать возможно болѣе клевера при стойловомъ содержаніи животныхъ, или при кормленіи скошеннымъ клеверомъ и отбросами огородныхъ овощей на выгонѣ.

Навозъ здѣсь будетъ получаться большею частью изъ города

и это даетъ возможность этому кругу продавать такіе продукты, которые въ другихъ мѣстахъ должны быть потреблены въ хозяйствѣ ради сохраненія плодородія почвы. Таковы именно сѣно и солома; ради послѣдней жертвуютъ даже часто зерномъ. Здѣсь, разумѣется, нѣтъ чистаго пара, ибо, съ одной стороны, рента слишкомъ высока, чтобы можно было оставлять значительную часть полей неиспользованной, съ другой стороны, неограниченная покупка удобренія даетъ возможность поднять силу почвы на столько, что растенія и безъ паровой обработки будутъ давать maximum возможнаго урожая.

Далѣе Тюненъ принимаетъ, что въ городѣ цѣна ржи за берлинскій шеффель $1\frac{1}{2}$ талера золотомъ и что масштабомъ транспортныхъ расходовъ для хлѣба служатъ расходы, дѣйствительно имѣвшіе мѣсто въ его имѣніи Телловъ, въ 5 миліяхъ отъ Ростока.

Транспортные расходы выражаются, — какъ и всѣ другіе расходы въ вычисленіяхъ Тюнена, — частью въ хлѣбѣ, частью въ деньгахъ. При нормѣ расходовъ, принятой Тюненомъ, рожь, при цѣнѣ въ городѣ $1\frac{1}{2}$ талера за шеффель, совершенно потеряетъ свою цѣнность на разстояніи 49,95 миль; — другими словами, — вся выручка отъ продажи ея при этихъ условіяхъ поглотится транспортнымъ расходомъ и, слѣдовательно, „даже еслибы производство зерна не вызывало здѣсь никакихъ расходовъ, все же культура (хлѣбопашество? — *Kultur des Bodens*) здѣсь заканчивалась бы; а такъ какъ существуютъ еще расходы по производству, то разстояніе, на которомъ культура должна прекратиться, будетъ значительно менѣе, ибо не будетъ оставаться чистаго дохода.“

Могло-бы показаться невѣрнымъ, говорить Тюненъ, что весь кормъ, необходимый лошадямъ для транспорта продукта въ городъ и обратно, принимается въ этомъ расчетѣ какъ взятый изъ дому; такимъ путемъ уменьшается взятый возами полезный грузъ (продажное зерно), что приноситъ бѣльшій убытокъ, чѣмъ расходъ на кормъ, особенно при возвращеніи обратно. Онъ оправдываетъ принятый имъ способъ вычисленія тѣмъ, что продажная цѣна корма будетъ заключать не только стоимость производства его на мѣстѣ, но еще и прибыль хозяина и продавца, признавая, однако, что уплата этого барыша не можетъ стоить столько, сколько возка корма на большое

разстояніе. Онъ думаетъ, что происходящая такимъ образомъ ошибка компенсируется тѣмъ, что въ имѣніи, лежащемъ на значительномъ разстояніи, придется содержать отдѣльныхъ лошадей для транспорта и, слѣдовательно, расходъ увеличится на сумму процентовъ на капиталъ въ лошадяхъ и тотъ кормъ, который лошади съѣдятъ для поддержанія своей жизни. Это увеличеніе расхода, вѣроятно, съ избыткомъ уравнируетъ излишніе расходы на транспортъ корма взятаго изъ дому.

Понятіе о рентѣ, развиваемое далѣе Тюенемъ, состоитъ въ слѣдующемъ: „Я называю земельной рентой (Landrente) тотъ остатокъ отъ чистаго дохода, даваемого имѣніемъ, который получается за отчисленіемъ процентовъ на капиталъ въ постройкахъ, лѣсѣ, изгородахъ и вообще во всѣхъ тѣхъ цѣнныхъ вещахъ, которые могутъ быть отдѣлены отъ почвы ¹⁾).

Мы оставляемъ въ сторонѣ всю полемику Тюена противъ теоріи ренты Адама Смита и замѣтимъ только, что Тюенъ, подобно Рикардо (изслѣдованія котораго, какъ онъ указываетъ, ему были не извѣстны во время перваго изданія его сочиненія), признаетъ неправильнымъ положеніе Адама Смита, что рента существуетъ вездѣ, хотя и не приводитъ никакихъ доказательствъ въ пользу своего положенія.

Обращаясь къ изслѣдованію расходовъ, Тюенъ выясняетъ, что расходы по производству хлѣба распадаются на 2 вида: 1) стоящіе въ соотвѣтствіи съ величиною воздѣлываемой площади (пахота, боронованіе, посѣвъ и проч., которые онъ называетъ расходами на обработку) и 2) стоящіе въ соотвѣтствіи съ величиною урожая, которые онъ называетъ расходами уборки. Къ этимъ послѣднимъ онъ относитъ: возку хлѣба, молотьбу и наконецъ возку навоза. Возка навоза причисляется сюда потому, что истощеніе пропорціонально урожаю и почва нуждается тѣмъ болѣе въ удобреніи, чѣмъ болѣе она истощена. Затѣмъ Т. показываетъ зависимость дохода отъ урожайности.

¹⁾ Сказанное объ этомъ въ статьѣ „Änderungen in den Voraussetzungen und Annahmen (т. II, ч. 2-я р. 115 — 120). мы укажемъ ниже.

Величина урожая на одной и той же (по физическимъ свойствамъ) почвѣ зависитъ отъ богатства почвы питательными веществами. Такъ какъ расходы на обработку остаются одинаковыми при всякомъ урожаѣ, а расходы уборки пропорціональны величинѣ урожая, то является возможность вычислить доходъ имѣнія при всякой величинѣ урожая. Здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что, вычисляя далѣе доходъ своего имѣнія, Тюненъ вводитъ еще рубрику общихъ расходовъ, куда входятъ: а) расходы на администрацію, б) на поддержаніе построекъ, в) страхование отъ пожаровъ и градобитій, d) налоги въ пользу клира и школы, е) процентъ на оборотный капиталъ (процентъ на капиталъ въ инвентарѣ разнесенъ по отдѣльнымъ статьямъ); f) на вспомошествованіе бѣднымъ, g) содержаніе ночныхъ сторожей, h) поддержаніе дорогъ, мостовъ, колодцевъ и граничныхъ рвовъ, i) различные расходы, идущіе на все хозяйство, — наконецъ, проценты на капиталъ въ постройкахъ и изгородяхъ. (Замѣтимъ сейчасъ же, чтобы не возвращаться далѣе къ этому вопросу, что расходы d) и f) очевидно суть расходы не имѣнія, а владѣльца или хозяина; съ другой стороны, зачисленіе процентовъ въ расходы показывается, что получаемый чистый доходъ есть собственно рента). По поводу общихъ культурныхъ расходовъ и процента на капиталъ построекъ Тюненъ замѣчаетъ, что они „хотя не точно, но все же въ большей своей части, пропорціональны суммѣ валового дохода“.

Имѣя въ виду, — что денежное выраженіе расхода и дохода вычислено при извѣстной цѣнѣ ржи, и что въ уединенномъ государствѣ цѣна эта будетъ крайне разнообразна, — Тюненъ находитъ необходимымъ, выразить всѣ расходы и доходы во ржи. Для этого цѣнность продуктовъ скотоводства можетъ быть выражена во ржи, сообразно или питательному достоинству ихъ, или стоимости производства. Тюненъ принимаетъ первое отношеніе, т. е. по питательности. Въ расходѣ же, — посѣвъ, молотба (изъ части зерна), содержаніе рабочихъ, кормъ лошадей и другого скота — состоятъ почти исключительно изъ зерна (сѣно въ расчетъ не принимается). Другія части расхода, по Тюнену, выражаются частью въ зернѣ, частью въ деньгахъ; такъ „наемная плата поденниковъ и ремесленниковъ хотя не вполне соответствуетъ цѣнѣ ржи, но она выше тамъ, гдѣ средняя цѣна ржи выше и ниже тамъ, гдѣ рожь дешевле.“ Поэ-

тому эти расходы должны быть выражены частью въ хлѣбѣ, частью въ деньгахъ. Наконецъ, расходы 3-й группы совершенно независимы отъ цѣны хлѣба, напр. соль, металлы, — такъ какъ цѣна ихъ регулируется цѣною хлѣба въ мѣстахъ ихъ добыванія, но не въ мѣстахъ потребленія. Доля расхода въ деньгахъ и въ хлѣбѣ должна быть различна для каждой страны и даже для каждой провинціи: чѣмъ бѣднѣе страна фабриками и чѣмъ болѣе товаровъ получается помощію торговли изъ большаго разстоянія, тѣмъ большая часть расходовъ должна быть выражена въ деньгахъ. Тюненъ принимаетъ, тѣмъ не менѣе, что $\frac{1}{4}$ расходовъ выражена въ деньгахъ, а $\frac{3}{4}$ въ хлѣбѣ и это — для всѣхъ мѣстностей уединеннаго государства.

§ 2. Чтобы доказать годность для общихъ выводовъ употребленнаго имъ приѣма — распространенія взятыхъ изъ практики одного хозяйства данныхъ на все уединенное государство, — Тюненъ приводитъ слѣдующія соображенія. „Все, сказанное въ предъидущемъ, говоритъ онъ (р. 37) заключаетъ главнымъ образомъ три положенія, отъ вѣрности которыхъ зависитъ и вѣрность нашего изслѣдованія.

Это именно: 1) „Цѣна хлѣба въ имѣніи понижается съ удаленіемъ имѣнія отъ рынка.“ Это зависитъ отъ того, что, за недостаткомъ потребителей на мѣстѣ, хлѣбъ долженъ быть отправленъ въ городъ, иначе онъ не имѣетъ цѣнности.

2-е Положеніе. „Расходы, требуемые культурой, не могутъ быть во всѣхъ мѣстностяхъ покрыты однимъ и тѣмъ же количествомъ хлѣба.“ Это слѣдуетъ изъ перваго положенія, ибо продуктъ, — который стоитъ въ городѣ одинъ шеффель ржи и не можетъ быть добытъ иначе, какъ изъ этого города, долженъ стоить (помимо, разумѣется, расходовъ на транспортъ) тамъ, гдѣ рожь имѣетъ половинную противъ городской цѣну — 2 шеффеля.

3-е Положеніе. Изъ расходовъ по производству хлѣба одна часть находится въ соотвѣтствіи съ величиною воздѣлываемой площади, другая съ величиною урожая. Это положеніе слѣдовало бы дополнить, какъ ясно изъ указанія самого Тюнена, слѣдующимъ: „и третья часть расходовъ находится въ соотвѣтствіи съ суммой валового дохода, т. е. зависитъ не только отъ величины площади, но и отъ урожайности полей.“ Это именно та часть, которую Тю-

нень называетъ общими культурными расходами. Если, продолжаетъ Тюненъ, взять за исходную точку вычисленій данныя, добытыя изъ другого имѣнія, то, конечно, выраженные въ цифрахъ результаты были бы иные, однако общіе выводы, выраженные словами, должны были бы показать совершенное согласіе. Это именно и доказываетъ, что эти выводы представляютъ законъ. Взамѣнъ повторенія ряда вычисленій съ различными цифрами, можно замѣнить цифры прямо буквами, иначе — выразить добытый законъ алгебраической формулой. Такимъ, именно, образомъ Тюненъ пытается доказать положеніе, что „чѣмъ бѣднѣе почва, тѣмъ дороже производство, что, по его разсужденіямъ, должно значить: „чѣмъ бѣднѣе почва, тѣмъ при высшей цѣнѣ хлѣба рента обращается въ нуль.“ Употребляемый имъ методъ алгебраическаго вычисленія состоитъ въ слѣдующемъ. Пусть урожай будетъ самъ x ¹⁾. Валовой доходъ пусть будетъ ax талеровъ, посѣвъ стоитъ b талеровъ. Расходъ по обработкѣ (въ указанномъ ранѣе смыслѣ) $= c$ тал.

Пусть при этомъ отношеніе между валовымъ доходомъ и тѣми расходами, которые находятся въ соотвѣтствіи съ величиною урожая (т. е. расходы по уборкѣ и общіе культурные расходы вмѣстѣ ²⁾) будетъ какъ 1: q , гдѣ q дробь, ибо эти расходы должны всегда поглощать только часть урожая; такъ какъ, — $1: q = ax: aqx$, то сумма тѣхъ расходовъ, которые находится въ соотвѣтствіи съ величиною валового дохода, будетъ $= aqx$ тал. Та часть расхода на работы и общіе культурные расходы, которая должна быть выражена въ деньгахъ, пусть будетъ p (тоже дробь); тогда расходъ въ зернѣ будетъ $1 - p$ часть. Если цѣна ржи на мѣстѣ $= h$ тал., и мы выразимъ расходы въ деньгахъ и зернѣ, соотвѣтственно той части, которая должна быть выражена въ нихъ, тогда получимъ слѣдующій расчетъ:

1) Собственно Körnerertrag, по объясненію Тюнена (р. 25 выноска) означаетъ урожай въ шеффеляхъ ржи на 100 кв. мекленб. рутъ $= (476$ кв. с.), но это почти соотвѣтствуетъ русскому выраженію „самъ“ и для даннаго случая можетъ быть безъ ошибки замѣнено этимъ выраженіемъ.

2) Здѣсь еще ошибка: валовой доходъ и урожай отождествляются, тогда какъ урожайность зависитъ только отъ плодородія, а валовой доходъ кромѣ того еще и отъ площади имѣнія. Въ примѣрѣ Тюнена эта ошибка не играетъ большой роли только потому, что имѣнія всѣ предполагаются одинаковой площади.

$$\text{Валовой доходъ} = \frac{ax}{h} \text{ шэф. ржи}$$

$$\text{Посѣвъ} = \frac{b}{h} \text{ " "}$$

$$\text{Расходы по обработкѣ} = \frac{(1-p)c}{h} \text{ шф.} + p \text{ с тал.}$$

$$\text{уборка и общіе расходы} = \frac{(1-p)aqx}{h} \text{ шф.} + arqx \text{ тал.}$$

и, слѣдовательно, рента будетъ:

$$\left(\frac{ax}{h} - \left(\frac{b + (1-p)c + (1-p)aqx \text{ шф.}}{h} \right) \right) - p(aqx + c) \text{ тал.}$$

и если рента сдѣляется равна 0 (нулю), то:

$$ax - b - (1-p)(aqx + c) = hp(aqx + c) \quad . \quad . \quad (1)$$

откуда цѣна одного шеффеля

$$= \frac{hp(aqx + c)}{ax - b - (1-p)aqx + c} \text{ тал.} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (2)$$

Приведенная формула, долженствующая, по Тюену, выражать цѣну одного шеффеля, есть просто результатъ недоразумѣнія. Дѣйствительно, ранѣе было сказано, что цѣна шеффеля ржи $= h$; какимъ же образомъ эта величина можетъ опредѣляться при помощи того же h ? При томъ уравненіи (1) прямо написано невѣрно, ибо, очевидно, — чтобы можно было поставить знакъ равенства между числомъ шеффелей и общею цѣною ихъ, нужно первое помножить на цѣну одного шеффеля, т. е. h и тогда будетъ:

$$\left(\frac{ax - b - (1-p)(c + aqx)}{h} \right) h = p(aqx + c)$$

гдѣ h въ числитель и знаменатель прямо сокращается и слѣдоват. изъ этой формулы нельзя опредѣлить h . Исправивъ Формулу (1) какъ указано, мы кромѣ того видимъ, что хотя изъ нея и можно вывести формулу (2), но это ровно ничего не значитъ, ибо изъ нашей исправленной формулы видно, что множитель при h въ числитель формулы (2) и знаменатель этой формулы равны и слѣдовательно формула эта есть въ сущности тождество $h=h$. Сверхъ того наконецъ, равенство, получаемое нами по исправленіи уравненія (1) приводить къ слѣдующему:

$$ax - b - (1-p)(aqx + c) = p(aqx + c)$$

а раскрывая скобки получимъ:

$$ax - b - aqx - c + paqx + pc = paqx + pc$$

$$\text{или } ax - b - aqx - c = 0.$$

Этотъ выводъ показывалъ бы, что валовой доходъ поглощается расходами (какъ и должно быть по предположенію Тюнена), полагая, что aqx показываетъ всю сумму расходовъ, кромѣ посѣва и обработки. Дѣйствительно, изъ способа вычисленія Тюнена видно, что онъ исходилъ именно изъ предположенія, что $aqx =$ всѣмъ расходамъ по уборкѣ и плюсъ общіе расходы. Но приведенная въ этотъ простѣйшій видъ формула не можетъ дать того, чего хочетъ отъ нея Тюненъ: она показываетъ, на оборотъ, что при всякой цѣнѣ хлѣба, — разъ, за отчисленіемъ расходовъ, покрываемыхъ хлѣбомъ (такъ можно называть aqx , какъ зависящую отъ высоты урожая), остается только столько, сколько поглощаютъ посѣвъ и обработка, — то рента равна нулю.

Намъ совершенно непонятно, для чего Тюнену понадобилось обозначить валовой доходъ черезъ ax тал., когда x обозначаетъ урожайность; такое обозначеніе совершенно не нужно и не цѣлесообразно. Очевидно, именно, что если ax стоимость валового урожая съ единицы поверхности (100 кв. руть у Тюнена) и соотвѣственно этому и величины b , c и пр. выражаютъ расходъ на ту же единицу, то a не можетъ быть ничѣмъ инымъ, какъ тѣмъ-же h , т. е. цѣной одного шеффеля ржи, а при этомъ условіи, уравненіе, изъ котораго нужно вывести величину h , оказывается квадратнымъ, т. е. во всякомъ случаѣ не отвѣчаетъ вопросу, ибо даетъ два корня.

Но то положеніе, которое стремится доказать всѣмъ этимъ вычисленіемъ Тюненъ, по совершенно вѣрному замѣчанію его, на столько просто, что почти „не стоитъ труда“ доказывать его, если, прибавимъ мы, допустить сдѣланныя авторомъ предположенія.

Если урожайность x и валовой урожай въ шеффеляхъ (а не талерахъ) $= ax$, b — количество зерна на посѣвъ, n число шеффелей зерна, показывающее долю расхода въ зернѣ на обработку, p такое же число шеффелей на уборку и общіе расходы и c и d расходъ въ деньгахъ на обработку и уборку съ общими расходами, то, при цѣнѣ h тал. за шеффель, рента будетъ: $axh - (bh + ph + nh + c + d)$ ¹⁾, или рента равна нулю, когда $axh = bh +$

¹⁾ Здѣсь можно было-бы выразить расходъ въ зернѣ на уборку и другіе расходы долями урожая, но нельзя исходить изъ доли расхода и пере-

$ph + nh + c + d$ или когда $h = \frac{c + d}{ax - (b + p + n)}$. Здѣсь ясно, что h будетъ тѣмъ меньше, чѣмъ больше x , т. е. чѣмъ урожайность полей выше, тѣмъ при низшей цѣнѣ хлѣба рента обращается въ нуль. Но, кромѣ того, изъ этой формулы совершенно ясно, что чѣмъ болѣе сумма расхода въ деньгахъ ($c + d$), при прочихъ равныхъ условіяхъ, тѣмъ болѣе будетъ h , когда рента сдѣлается $= 0$.

Изъ того обстоятельства, что рента уничтожается тѣмъ быстрѣе, чѣмъ менѣе урожайность, Тюненъ выводитъ законъ, что „съ убываніемъ плодородія почвы производство зерна становится все дороже“ (р. 43). Слѣдовало бы, однако, прибавить, что это имѣетъ мѣсто при той же системѣ хозяйства (точнѣе при той же техникѣ), такъ какъ только съ этой оговоркой этотъ законъ вѣренъ, какъ это подтверждаетъ самъ Тюненъ въ дальнѣйшемъ изложеніи (р. 45 ff). Онъ находитъ, именно, путемъ извѣстныхъ вычисленій, что рента съ земли, при хозяйствѣ по семипольной мекленбургской системѣ и урожайности $= 8$, уничтожается на разстояніи 28,6 миль отъ города. Но, прибавляетъ онъ, „если здѣсь граница культуры при хозяйствѣ по выгонной (огороженной) системѣ (Koppelwirthschaft), то изъ этого еще не слѣдуетъ, что это есть и абсолютный предѣлъ культуры, ибо, если существуетъ система хозяйства, при которой расходъ по культурѣ менѣе, чѣмъ при этой системѣ, то и при цѣнѣ низшей 0,549 тал. за шеффель (когда при по семипольной системѣ рента обращается въ нуль), все еще будетъ возможна культура почвы“.

Здѣсь особенное значеніе имѣетъ, по его мнѣнію, разстояніе полей отъ усадьбы, такъ какъ многіе расходы прямо пропорціональны этому разстоянію и потому, когда рента со всего имѣнія $= 0$, то это значитъ, что рента съ ближайшихъ къ усадьбѣ полей — положительная, а съ болѣе удаленныхъ — отрицательная. Слѣдовательно, если оставить болѣе удаленныя части внѣ культуры, то и семипольное хозяйство даетъ еще ренту. Но и на ближайшихъ поляхъ, при дальнѣйшемъ увеличеніи разстоянія отъ рынка, и, слѣ-

водить деньги въ шеффели дѣленіемъ талеровъ на стоимость шеффеля зерна, иначе опять получится такая же неразрѣшимая формула, какъ у Тюнена.

довательно, пониженіи цѣны хлѣба, семипольное хозяйство не будетъ давать ренты и потому нужно будетъ еще болѣе ограничить расходы, чтобы культура не остановилась здѣсь.

При огороженномъ выгонномъ хозяйствѣ особенно большого расхода требуетъ разработка выгона (Dreesch) подъ озимь. Поэтому, если замѣнить здѣсь паръ изъ подъ выгона (Dreesch), мягкимъ (Mürbebrache), то будетъ еще получаться рента. Такой мягкій паръ будетъ, однако, возможенъ лишь тогда, когда пахатныя земли не будутъ періодически запускаться подъ выгонъ, а будутъ вспахиваться каждый годъ, при чемъ болѣе удаленные участки будутъ служить постояннымъ выгономъ. Этимъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, будетъ достигнуто и другое сбереженіе, именно: расходъ на обсеменение полей травами подъ выгонъ отпадаетъ. Составившаяся такимъ образомъ полевая система въ существенномъ совпадаетъ съ трехпольемъ.

Для дальнѣйшаго изложенія Тюненъ находитъ необходимымъ уяснить основы статики почвы. Основы эти въ существѣ сходны съ основами статики, данными Вульфеномъ и для нашей цѣли не имѣютъ интереса. Поэтому мы напомнимъ только, что Тюненъ, какъ и другіе послѣдователи гумусовой теоріи питанія растений, придаетъ значеніе исключительно гумусу, какъ веществу, обуславливающему плодородіе. Онъ оговаривается, правда, что подъ гумусомъ разумѣетъ не то, что называютъ этимъ именемъ химики, а только продуктъ разложенія остатковъ животнаго и растительнаго происхожденія, внесенныхъ въ почву съ удобреніемъ или образовавшихся изъ корней растений. Тѣмъ не менѣе, онъ отрицаетъ значеніе минеральныхъ веществъ, какъ удобреній, исключая, впрочемъ, изъ ихъ числа азотистыя соединенія (р. 74). Слѣдствіемъ такого взгляда на питаніе растений является то, что встрѣтившись съ фактомъ, что всякая почва, какъ бы ни была она истощена относительно гумуса, все же приноситъ нѣкоторый урожай—онъ становится въ тупикъ и для объясненія этаго явленія—„постоянной производительности“ (immanente Ertragsfähigkeit)—прибѣгаетъ къ гипотезѣ о поглощеніи почвой изъ воздуха питательнаго газа—(Humusgas). Эта способность имманентной производительности оказывается, однако, различной, въ зависимости „отъ физическихъ свойствъ почвы

и особенно ея водоудерживающей силы: для песчаной почвы она спускается почти до нуля, тогда какъ для глинистой можетъ быть она удержится на 3—4 зернахъ и при „атмосферѣ богатой гумусовымъ газомъ,“ вѣроятно, еще выше.

§ 3. Оставляя въ сторонѣ все сказанное Тюненомъ относительно бельгійскаго хозяйства и относительно различныхъ частныхъ при выборѣ системы хозяйства, обратимся прямо къ тому, что Тюненъ называетъ 2-мъ кругомъ уединеннаго государства, т. е. къ району лѣсоводства (§ 19). Въ этомъ отдѣлѣ насъ интересуетъ особенно та общая формула, которую Тюненъ примѣняетъ затѣмъ къ отысканію мѣста производства всякаго продукта „разъ извѣстны стоимость производства, земельная рента и потребность“; (р. 183) или иначе: „для всякаго растенія, относительно котораго извѣстна стоимость производства по сравненію съ таковой же хлѣба и величина ренты, падающей на 1 возъ, можно опредѣлить цѣну, которую оно должно имѣть въ городѣ, и ту мѣстность, гдѣ оно должно производиться.“ Для примѣра онъ вычисляетъ въ какомъ мѣстѣ уединеннаго государства должны производиться слѣдующія растенія. „Первое растеніе, для котораго рента та-же, что и для хлѣба (на одинъ возъ), а стоимость производства вдвое менѣе.“ (Это слѣдовательно растеніе, дающее съ единицы пространства продуктъ того же вѣса, какъ и хлѣбъ, но при расходѣ на единицу пространства вдвое меньшемъ). Тогда, говоритъ Тюненъ, стоимость производства одного воза будетъ—

$$\frac{2987 - 46,6 \times}{182 + x}$$

стоимость транспорта воза—

$$\frac{193,5 \times}{182 + x}$$

и рента на 1 возъ—

$$\frac{1838 - 64,2 \times}{182 + x}$$

Всего—

$$\frac{4825 + 88,7 \times}{182 + x}.$$

Значитъ цѣна будетъ:

для $x = 20$ миль $= 32,7$ тал., $x = 10$, цѣна $= 29,7$ и $x = 0$, цѣна $= 26,3$ тал. за возъ.

По вычисленію Тюнена выходитъ, слѣдовательно, что изслѣдуемый продуктъ долженъ производиться въ ближайшемъ отъ города разстояніи, ибо отсюда онъ доставляется по наиболѣе дешевой цѣнѣ.

Всмотримся, однако, въ составъ этихъ формулъ. Прежде всего, мы замѣчаемъ, что x , т. е. разстояніе, входитъ съ положитель-

только къ тому, чтобы еще рельефнѣе выставить преимущество отдаленныхъ районовъ въ производствѣ этого продукта. Слѣдующее сравненіе наглядно показываетъ это. Тюненъ принимаетъ стоимость транспорта въ $\frac{199,5 x}{182 + x}$, мы примемъ $\frac{99,75 x}{182 + x}$ и тогда получимъ:

У Тюнена при $x=20$, цѣна воза продукта $=63,2$ у насъ при $x=20$ — только $53,3$ тал.

У Тюнена при $x=10$, цѣна воза продукта $=69,2$, у насъ при $x=10$, только $63,96$.

У Тюнена при $x=0$, цѣна воза продукта $75,7$, у насъ при $x=0$ — тоже $75,7$.

Словомъ, преимущества отдаленныхъ районовъ въ нашемъ случаѣ выступаютъ значительно рѣзче. Третій случай Тюнена: „одинаковая стоимость производства, половинная рента,“ — опять совершенно аналогиченъ первому. Не повторяя здѣсь всѣхъ разсужденій, сопоставимъ прямо результатъ Тюнена, съ результатомъ получаемымъ при половинной стоимости транспорта. Указанный продуктъ будетъ доставляться изъ разстоянія $=20$ миль по Тюнену — за $41,5$ тал., при $\frac{1}{2}$ транспортѣ $=31,69$.

по Тюнену изъ разстоянія 10 мил. $39,7$ тал. — при $\frac{1}{2}$ трансп. $34,62$

” ” ” ” 0 ” $37,9$ ” тоже — — $37,9$.

Наконецъ, совершенно подобнымъ образомъ, для четвертаго продукта, требующаго при равной стоимости производства двойной ренты, Тюненъ получаетъ:

для разстояній 20 миль 10 миль 0 миль

Стоимость 1 воза — $45,6$ ” $49,1$ ” $53,0$ ”

Мы же, удваивая стоимость транспорта, получаемъ:

$65,34$ ” $59,5$ ” 53 ”

Словомъ, выводы, которые дѣлаетъ Тюненъ изъ этихъ формулъ, относительно помѣщенія различныхъ растений въ зависимости отъ стоимости производства и ренты, падающихъ на единицу вѣса ихъ — едва-ли могутъ быть признаны правильными. Выводы эти слѣдующіе:

1. „При одинаковой стоимости производства по расчету на 1 возъ, то растение должно производиться наиболѣе далеко отъ города, на возъ котораго падаетъ наибольшая рента“ (собственно доля ренты съ единицы пространства, какъ совершенно вѣрно указываетъ Людоговскій).

2. „При одинаковой рентѣ (долѣ ренты), падающей на возъ, то растеніе должно производиться дальше отъ города, стоимость производства котораго больше.“

Оба эти положенія, говоримъ мы, въ такой формулировкѣ невѣрны или вѣрны только условно, именно, если мы прибавимъ, что эти положенія имѣютъ мѣсто при тѣхъ транспортныхъ расходахъ, которые приняты въ своихъ вычисленіяхъ Тюненъ.

Замѣтимъ при этомъ еще одинъ фактъ: для всѣхъ тѣхъ случаевъ, когда по вычисленію Тюнена оказывается, что данный продуктъ долженъ производиться вдали отъ города, — результатъ не измѣняется, если мы примемъ стоимость транспорта вдвое меньшую, чѣмъ въ формулѣ Тюнена. На оборотъ, для всѣхъ тѣхъ случаевъ, когда Тюненъ получаетъ, что данное растеніе должно воздѣлываться вблизи города, уменьшеніе стоимости транспорта вдвое измѣняетъ результатъ въ обратную сторону. Этотъ результатъ, очевидно, нельзя объяснить такъ, что при пониженіи стоимости транспорта воздѣлываніе всѣхъ продуктовъ будетъ выгоднѣе въ болѣе отдаленныхъ районахъ, ибо это значило-бы, что вокругъ города будетъ лежать на нѣкоторомъ разстояніи невоздѣланная пустыня, такъ какъ продукты этого района не въ состояніи конкурировать въ дешевизнѣ съ продуктами районовъ болѣе отдаленныхъ. Мы ниже укажемъ причины такого результата, здѣсь же замѣтимъ только, что уже одинъ этотъ результатъ способенъ возбудить сомнѣніе, правильно-ли поступилъ Тюненъ, предпочтя путь вычисленій, основанныхъ въ значительной мѣрѣ на предположеніяхъ и въ лучшемъ случаѣ на чисто эмпирическихъ, вовсе не обоснованныхъ научнымъ образомъ данныхъ, тому пути, который онъ съ нѣкоторымъ пренебреженіемъ называетъ *raisonnements*, т. е. пути логическихъ заключеній, хотя и не облеченныхъ въ математическую форму. Но прежде чѣмъ мы перейдемъ къ разбору положеній и выводовъ Тюнена, резюмируемъ, къ чему привели его тѣ разсужденія, краткое изложеніе которыхъ мы дали выше.

1) Хозяйства расположатся вокругъ города концентрическими кругами, сообразно степени ихъ интенсивности: наиболѣе интенсивныя въ ближайшихъ окрестностяхъ города, а по мѣрѣ удаленія отъ города интенсивность будетъ все понижаться, пока, наконецъ, до-

стигнетъ minimum'a на границѣ культуры, гдѣ рента отъ земли подъ хлѣбомъ равна нулю, даже при наиболѣе экстенсивномъ полеводствѣ.

2) Необходимость постепеннаго пониженія интенсивности по мѣрѣ удаленія отъ города вытекаетъ изъ того обстоятельства, что, вмѣстѣ съ этимъ удаленіемъ, понижается мѣстная цѣна хлѣба и, для того чтобы производство оставалось выгоднымъ, оно должно дешеветъ, а это удешевленіе можетъ быть достигнуто только пониженіемъ интенсивности, ибо чѣмъ интенсивнѣе хозяйство, тѣмъ продуктъ дороже.

ГЛАВА 2.

Разборъ основныхъ положеній схемы Тюнена.

§ 1. Уже при изложеніи ученія Тюнена мы видѣли, что нѣкоторыя изъ принятыхъ имъ положеній возбуждаютъ въ немъ самое сомнѣніе, хотя онъ въ концѣ концовъ обыкновенно приходитъ къ выводу, что происходящая отъ сдѣланной имъ неточности ошибка не имѣетъ значенія или компенсируется ошибками сдѣланными въ противоположномъ направленіи. Однако, результатъ, полученный нами изъ общихъ формулъ Тюнена — относительно культуры различныхъ растений въ томъ или иномъ районѣ по отношенію къ городу, — результатъ, показывающій, что при нѣкоторомъ удешевленіи провоза (удешевленіи, которое въ данномъ случаѣ можетъ быть вызвано проведеніемъ простыхъ шоссе), — вокругъ центральнаго города уединеннаго государства образуется неводѣланная пустыня. Этотъ результатъ, полагаемъ мы, не такого рода, чтобы можно было успокоиться разговорами о томъ, что-де одна ошибка компенсируется другой. Очевидно, именно, что сдѣлана грубая ошибка въ пользу отдаленныхъ отъ города районовъ и эта ошибка выступаетъ съ особенной рѣзкостью, когда уменьшаемъ стоимость транспорта, величина которой и служить для компенсаціи выгодъ отдаленныхъ районовъ.

Въ чемъ же здѣсь ошибка? Въ пріемахъ вычисленія, принятыхъ Тюненомъ, мы находимъ двѣ существенныя ошибки: 1. Первая и самая главная заключается въ томъ, что Тюненъ принялъ одина-

ковую долю всѣхъ расходовъ выраженною въ хлѣбѣ, какъ въ ближайшихъ, такъ и въ отдаленнѣйшихъ отъ города районахъ. Самъ онъ прекрасно понималъ, что это невѣрно и что для отдаленныхъ районовъ доля расходовъ въ деньгахъ должна возрастать. Но если это такъ, то значитъ доходность хлѣбнаго производства по мѣрѣ отдаленія отъ города будетъ падать несравненно быстрее, чѣмъ это выходило по вычисленію Тюнена. Для примѣра сравнимъ результатъ, получаемый при предположеніи, что $\frac{1}{3}$ расхода выражается въ деньгахъ, съ тѣмъ, какой получаетъ Тюненъ, полагая $\frac{1}{4}$ расхода въ деньгахъ. Возьмемъ вычисленіе ренты на стр. 31-й (В. I) для урожая въ 10 зеренъ. Здѣсь имѣемъ:

Валовой урожай — 5074 талера при цѣнѣ шеффеля ржи въ 1,291 тал. $= \frac{5074}{1,291} = 3930$ шеффеля ржи. Стоимость посѣва 626 тал., или $\frac{626}{1,291} = 485$ шеффелей ржи. Расходы по обработкѣ составляютъ 873 тал., изъ коихъ въ деньгахъ $\frac{1}{3}$ или 291 тал. и въ зернѣ $\frac{582}{1,291} = 451$ шеф. Расходы уборки—765 тал., изъ коихъ $\frac{1}{3}$ въ деньгахъ будетъ—255 тал., а во ржи $\frac{510}{1,291} = 395$ шеф. Общія культурные расходы составляютъ—1350 тал. изъ коихъ $\frac{1}{3} = 450$ тал. въ деньгахъ и остатоѣ 900 тал. нужно выразить въ хлѣбѣ, что составитъ $\frac{900}{1,291} = 697$ шеф. Въ общей сложности, слѣдовательно, по сравненію съ вычисленіями Тюнена сумма расхода составитъ:

При $\frac{1}{3}$ расхода въ деньгахъ:			При $\frac{1}{4}$ расхода въ деньгахъ:		
Посѣвъ	485 шеф.		485 шеф.		
Обработка	451 „	+ 291 тал.	507 „	+ 218 тал.	
Уборка	395 „	+ 255 „	444 „	+ 192 „	
Общія расходы	697 „	+ 450 „	784 „	+ 337 „	
Всего	2028 шеф.	+ 996 тал.	2220 шеф.	+ 747 тал.	

и слѣдовательно рента составитъ:

Въ 1 случ. (3930—2028 шеф.)—996 тал.=1902 шеф.—996 т.
 во 2 случ. (3930—2220 шеф.)—747 тал.=1710 шеф.—747 т.
 или: въ 1-мъ случаѣ рента обращается въ нуль при цѣнѣ шеффеля ржи въ 0,5237 тал., во 2-мъ случаѣ только, когда цѣна ржи падетъ до 0,437 тал за шеффель. Иначе говоря, цѣна, при которой воздѣлываніе хлѣба на продажу становится невыгоднымъ, будетъ на 20% выше въ томъ случаѣ, когда $\frac{1}{3}$ расхода будетъ выражена

въ деньгахъ, сравнительно съ тѣмъ случаемъ, когда только $\frac{1}{4}$ расхода будетъ считаться въ деньгахъ.

Такимъ образомъ ясно, что сдѣланное Тюенемъ предположеніе о равной долѣ расхода въ деньгахъ во всѣхъ областяхъ уединеннаго государства обращается на пользу отдаленныхъ районовъ, т. е. выгоды культуры представляются здѣсь выше, чѣмъ они есть на самомъ дѣлѣ. При уничтоженіи этой ошибки, — т. е. постепенномъ увеличеніи доли денежнаго расхода по мѣрѣ удаленія отъ города, — оказалось бы, что радіусъ уединеннаго государства несравненно уже, чѣмъ въ вычисленіяхъ Тюенена.

Людоговскій, говоря о второмъ положеніи Тюенена (продуктъ, несущій на единицу вѣса одинаковую съ хлѣбомъ долю ренты, но требующій болѣешихъ расходовъ) находитъ, что въ уединенномъ государствѣ указанные въ этомъ пунктѣ продукты потому должны воздѣлываться вдали отъ города, что здѣсь рабочая плата соразмѣряется съ цѣною хлѣба. Какъ видно изъ сказаннаго, слѣдовало сказать, что въ вычисленіяхъ Тюенена такой результатъ получается вслѣдствіе того, что и въ отдаленныхъ и въ близкихъ районахъ доля расходовъ, выражаемая въ деньгахъ, принята одинаковой, тогда какъ на самомъ дѣлѣ, именно при условіяхъ уединеннаго государства, нужно было бы принять, что чѣмъ далѣе отъ города, тѣмъ болѣе повышается доля расхода въ деньгахъ. Тюененъ указываетъ, что эта ошибка компенсируется тѣмъ, что въ своихъ вычисленіяхъ онъ уменьшилъ выгоды, получаемыя отдаленными районами отъ скотоводства, ибо по его вычисленіямъ выходитъ, что цѣна масла въ городѣ должна бы быть значительно ниже, чѣмъ это имѣло мѣсто въ дѣйствительности въ томъ хозяйствѣ, изъ котораго онъ взялъ всѣ данныя для построенія своей схемы. На самомъ дѣлѣ, однако, это обстоятельство вовсе не даетъ права заключить, что въ уединенномъ государствѣ, выгоды скотоводства были бы больше. Специально относительно масла нужно замѣтить, что это довольно дурное мѣрило для опредѣленія доходности скотоводства отдаленныхъ районовъ, ибо это продуктъ быстропортящійся, — и именно при условіяхъ уединеннаго государства и при томъ состояніи техники, какое имѣло мѣсто въ Мекленбургѣ въ то время, къ которому относятся вычисленія Тюенена, — оно не могло доставляться въ городъ просто

потому, что портилось во время доставки; отсюда и относительно высокая цѣна его въ городѣ. Слѣдовательно, эта ошибка только мнимая и на самомъ дѣлѣ въ уединенномъ государствѣ, какъ его нарисовалъ Тюненъ, выгоды удаленныхъ районовъ отъ скотоводства, — по крайней мѣрѣ, что касается производства масла, — были бы не болѣе, а скорѣе менѣе тѣхъ, которыя оказываются по его вычислениямъ.

Еще болѣе странно, что желая компенсировать эту мнимую ошибку, Тюненъ ¹⁾ указываетъ, что этого можно бы достигнуть измѣнивъ долю, выраженную въ деньгахъ, и именно уменьшивъ ее, для отдаленныхъ районовъ (?) по его вычисленію почти до $\frac{1}{10}$ вмѣсто принятой $\frac{1}{4}$. При этомъ Тюненъ ни словомъ не упоминаетъ, что это увеличило бы другую ошибку, происходящую именно отъ малой доли въ деньгахъ на границахъ уединеннаго государства.

§ 2. Другая ошибка носить противоположный характеръ. Мы говоримъ о вычисленияхъ стоимости транспорта. Здѣсь, какъ было сказано, Тюненъ принимаетъ, что кормъ, необходимый для продовольствія скота въ пути въ оба конца, забирается изъ дому. И здѣсь Тюненъ сознаетъ, что дѣлаетъ ошибку, но думаетъ, что она компенсируется другими необходимыми неточностями въ вычисленияхъ. Трудно, однако, согласиться и здѣсь съ доводами Тюнена. Онъ говоритъ, именно, что кормъ по мѣрѣ приближенія къ городу будетъ дорожать и что покупная цѣна будетъ заключать не только стоимость производства, но и прибыль хозяина и продавца; однако, онъ признаетъ, что уплата этой прибыли не можетъ достигнуть такой цифры, какъ расходъ на возку корма взадъ и впередъ. И, несомнѣнно, такое заключеніе вѣрно, ибо самъ же Тюненъ доказываетъ далѣе, что чѣмъ дороже продуктъ, тѣмъ выгоднѣе доставка его изъ болѣе далекихъ районовъ. Но кормъ всегда дешевле пищевого зерна, особенно по скольку рѣчь идетъ объ объемистомъ кормѣ (сѣнѣ и соломѣ); стало быть, возить его изъ далекихъ районовъ уже по этой причинѣ невыгодно. Указываемый Тюненомъ аргументъ, — что-де для возки изъ далекихъ районовъ потребовалось бы держать здѣсь

¹⁾ Bemerkung N. 8 zu § 27. B. I, p. 377.

спеціально для транспорта лошадей, — едва-ли основателенъ. Не говоря о томъ, что уже бѣольшая экстенсивность хозяйства здѣсь (въ далекихъ районахъ) ведетъ къ тому, что количество рабочаго скота относительно (сравнительно съ производствомъ) здѣсь бѣольше, чѣмъ въ болѣе въ интенсивныхъ районахъ; здѣсь нужно принять во вниманіе, еще и то, что для отдаленныхъ районовъ, по Тюнену, выгодно воспитаніе скота и въ томъ числѣ, конечно, и рабочаго, который поставляется въ городъ и въ ближайшіе къ нему районы. Естественно, что этотъ воспитываемый на продажу рабочій скотъ можетъ доставлять въ городъ и избытки далекихъ районовъ въ хлѣбѣ, а потому содержаніе лишняго скота не будетъ служить бременемъ для этихъ хозяйствъ. Во всякомъ случаѣ, эта вторая ошибка, увеличивая въ высокой степени стоимость транспорта, замаскировала 1-ю ошибку и не позволила Тюнену усмотрѣть, что результатъ его вычисленій можетъ дать абсурдъ, какъ мы показали это выше.

Но это, такъ сказать, технически счетоводственные ошибки и такъ какъ, при томъ, эти ошибки направлены въ разныя стороны, то они компенсируютъ одна другую и, при всемъ томъ, можетъ быть схема Тюнена вѣрна и выводы его изъ этой схемы также вѣрны? Чтобы разобраться въ этомъ, нужно, прежде всего, задаться вопросомъ, какъ формулировать выводъ изъ изслѣдованія Тюнена? Какъ это ни странно, но это фактъ, что выводы, дѣлаемые изъ изслѣдованія Тюнена различными авторами, крайне разнообразны. Такъ, Людоговскій, процитировавъ законы Тюнена, указывающіе мѣсто производства любого товара, говоритъ: „Примѣняя полученные законы къ разнымъ отраслямъ, мы находимъ, что торговля растеній, продукты скотоводства и техническихъ производствъ даютъ меньшій урожай съ одной десятины, нежели хлѣбъ, почему и должны помѣщаться далѣе отъ рынка, нежели послѣдній; а торговля растеній еще и потому, что требуютъ наиболѣе удобренія. Таково было-бы, прибавляетъ онъ, размѣщеніе отраслей, еслибы дѣйствовало одно разстояніе.“ Последняя оговорка показываетъ (какъ и замѣчанія сдѣланные Людоговскимъ по поводу отдѣльныхъ положеній Тюнена), что авторъ сознаетъ, что въ дѣйствительности дѣло стоитъ не совсемъ такъ, какъ указываетъ Тюненъ, хотя, все же, видна неясность пониманія различій между современной дѣйствительностью и уеди-

неннымъ государствомъ, ибо не указано вліянія различія въ способахъ транспорта. Но все же формулировка Людоговскаго наиболее отвѣчаетъ сущности дѣла.

Совершенно неприемлема, наоборотъ, формулировка, которую даетъ положеніямъ Тюнена Крафтъ (74—76 изд. 2-ое): „составляетъ незабвенную заслугу Тюнена“ — говоритъ этотъ авторъ — „что онъ привелъ въ возможную ясность вліяніе пункта сбыта на хозяйственное развитіе ближайшихъ и болѣе отдаленныхъ областей.“ Описывая затѣмъ Тюеновскіе круги, Крафтъ говоритъ безъ всякой оговорки относительно второго круга: „Плодосѣнное хозяйство, стойловое кормленіе и производство навоза въ собственномъ хозяйствѣ имѣютъ надлежащее мѣсто“; относительно третьяго круга, что „затрудненіе здѣсь въ добываніи достаточнаго капитала и рабочей силы ведетъ къ болѣе экстенсивному хозяйству.“ „Наиболѣе соотвѣтственное хозяйство здѣсь зерновое“, и наконецъ относительно четвертаго круга, что здѣсь „вслѣдствіе значительнаго отдаленія отъ города, транспортные расходы превосходятъ цѣнность (Werth) зерна, почему на мѣсто зернового хозяйства является травяное.“ Словомъ оказывается, что и въ современной дѣйствительности разные виды хозяйствъ расположатся въ томъ самомъ порядкѣ, какъ указалъ Тюненъ относительно уединеннаго государства.

Зеттегасть, въ своемъ весьма поэтическомъ, но едва-ли отвѣчающемъ сущности дѣла, изложеніи, рисуетъ намъ, какъ образуется прогрессирующее государство (Fortschrittsstaat) изъ колоніи, жители которой отъ беспорядочнаго, пастушечьяго быта, выражающагося въ неограниченной выгонной и травяной системѣ, переходятъ постепенно къ другимъ системамъ. Къ этому переходу побуждаетъ то, что колонія проходитъ черезъ разныя степени хозяйственной интенсивности (Wirtschaftlicher Intensitätsgrad), выражающейся главнымъ образомъ въ увеличеніи плотности населенія. При этомъ, съ каждымъ новымъ шагомъ колонія-мать выдѣляетъ изъ себя колоніи дочерей, занимающія болѣе отдаленныя отъ перваго пункта поселенія мѣстности. Этотъ первый, центральный пунктъ развивается современемъ въ столицу государства, а колоніи различныхъ степеней образуютъ вокругъ него концентрическіе по-

яса, отличающіеся другъ отъ друга уменьшеніемъ „хозяйственной интенсивности“ по мѣрѣ удаленія отъ центра и рядомъ съ этимъ и пониженіемъ культурно-земледѣльской ступени. Образуется, словомъ, точъ въ точъ такой кругъ, какъ въ уединенномъ государствѣ Тюнена, съ тѣмъ только различіемъ, что пояса нѣсколько отличаются названіями. Зеттегастъ прибавляетъ, что съ запятіемъ послѣдняго, наиболѣе удаленнаго отъ центра пояса, дальнѣйшее расселеніе невозможно, а потому, при продолжающемся ростѣ населенія, необходимо, чтобы культурно-земледѣльская ступень всѣхъ районовъ повышалась, или приросту населенія придется выселяться изъ предѣловъ государства. Въ концѣ концовъ, при нормальномъ развитіи, всѣ области будутъ переходить непремѣнно къ промышленному хозяйству (Industriewirtschaft). Это послѣднее характеризуется у него слѣдующимъ образомъ: „Высшая степень хозяйственной интенсивности и высшая культурно-земледѣльская ступень. Производятся: садовыя произведенія, нѣжная овощъ, зеленый кормъ, столовое масло, молоко, рожь для полученія соломы.“

Хотя въ заключеніи и упоминается затѣмъ, что современныя пути сообщенія и другія обстоятельства извратили значительно правильность расположенія круговъ, но, если принять во вниманіе, какъ приведенное выше о томъ, что сказано Зеттегастомъ относительно системы Тюнена, такъ и нарисованную самимъ Зеттегастомъ схему, то слѣдуетъ, кажется, прійти въ выводъ, что этотъ авторъ выводитъ изъ изслѣдованія Тюнена приблизительно тоже, что и Крафтъ, т. е., что Тюненъ, будто-бы, доказалъ, что системы хозяйства должны располагаться концентрически вокругъ центра и именно въ такомъ порядкѣ, чтобы по мѣрѣ удаленія отъ рынка интенсивность падала.

Наконецъ существуетъ еще одинъ способъ истолгованія системы Тюнена, способъ особенно часто примѣняемый экономистами. Говорятъ именно, что система Тюнена есть ничто иное, какъ, такъ сказать, графическое изображеніе и подтвержденіе теоріи ренты Рикардо. Къ этому выводу напримѣръ приходитъ Беренсъ ¹⁾. По по-

¹⁾ Versuch einer kritischen Dogmengeschichte der Grundrente, von Ed. Berens. Leipzig 1868. Von d. hist.-phil. Facultät d. Kais. Univ. z. Dorpat gekrönte Preisschrift.

воду этого замѣтимъ здѣсь только, что признать это воззрѣніе правильнымъ нельзя, по слѣдующимъ соображеніямъ: Во 1-хъ, какъ указываетъ и самъ Беренсъ, хотя Тюненъ во многомъ сходится по отношенію къ теоріи ренты съ Рикардо, но есть, однако, и существенныя отличія. Изъ нихъ особенно рѣзко то, что въ числѣ источниковъ ренты онъ указываетъ, между прочимъ, что, — такъ какъ каждый вновь приставленный къ дѣлу рабочій производитъ меньшій продуктъ, чѣмъ предъидущій, а производительность труда послѣдняго рабочаго регулируетъ рабочую плату, — то, слѣдовательно, часть увеличенія продукта, произведенная трудомъ предъидущихъ рабочихъ остается ему въ видѣ ренты. И это имѣетъ мѣсто, какъ специально указываетъ Тюненъ, и на границѣ уединеннаго государства. Вѣрно или невѣрно это положеніе, это мы увидимъ, когда будетъ рѣчь о рентѣ.

Во 2-хъ, говоря о томъ, что за предѣлами уединеннаго государства будетъ вестись чистое скотоводство, Тюненъ неоднократно говоритъ, что здѣсь не дастъ ренты земля подъ хлѣбомъ, но нигдѣ не упоминаетъ, что это относится и къ землѣ подъ скотоводствомъ или подъ растеніями промышленными и торговыми. Напротивъ, изъ его вычисленій доходности скотоводства въ разныхъ районахъ, а равно мѣста воздѣлыванія промышленныхъ растений, оказывается, что, какъ скотоводство, такъ и промышленныя растенія могутъ давать ренту въ районѣ дикаго скотоводства. Словомъ, ни изъ чего не слѣдуетъ, что схема Тюнена можетъ служить доказательствомъ положенія Рикардо, что должны существовать земли, не дающія ренты.

Мы думаемъ, что схема Тюнена доказываетъ или стремится доказать, что съ удаленіемъ отъ центра или, что то-же, съ пониженіемъ цѣны хлѣба хозяйство должно вестись экстенсивнѣе; несомнѣнно, по крайней мѣрѣ, что самъ Тюненъ признавалъ этотъ выводъ однимъ изъ важнѣйшихъ выводовъ своего сочиненія. Эта мысль отчасти скрыта и во всѣхъ другихъ объясненіяхъ Тюненской схемы, но нигдѣ не выражена достаточно ясно. Въ виду этого мы принимаемъ, что первое основоположеніе Тюнена есть слѣдующее: *съ удаленіемъ отъ центра уединеннаго государства интенсивность земледѣльческаго хозяйства должна уменьшаться;*

второе будетъ: *стоимость производства хлѣба тѣмъ выше, чѣмъ интенсивнѣе хозяйство*; и третье, наконецъ, *всякой системой хозяйства соответствуетъ известная степень интенсивности*, при которой она можетъ быть рациональнѣе другихъ, высшихъ, болѣе интенсивныхъ, системъ хозяйства.

§ 3. Чтобы разобратся, на сколько эти положенія и выводы Тюнена основательны, необходимо установить понятіе объ интенсивности. Оказывается, что не только самъ Тюненъ не даетъ намъ точнаго опредѣленія этого понятія, но что и современные намъ сельско-хозяйственные писатели не условились окончательно относительно этого термина. Слѣдующій сводъ мнѣній различныхъ авторовъ показываетъ это, какъ нельзя болѣе наглядно.

Dr. A. Krämer говорить ¹⁾: Земледѣліе имѣетъ двѣ главныя группы средствъ производства—капиталъ и работу—и изъ перваго опять двѣ существенно различныхъ составныхъ части—земельный (Grund-) и капиталъ эксплуатаціи (Betriebs-kapital), которыя при всѣхъ обстоятельствахъ должны дѣйствовать совмѣстно; но одно изъ этихъ средствъ можетъ въ значительной степени (хотя никогда вполнѣ) замѣщать другое, потому можно представить себѣ различныя градаціи въ степени и направленіи, въ которомъ земельный капиталъ, при его эксплуатаціи, снабжается средствами производства. Смотря потому, прилагается ли на данной площади большее или меньшее количество „подвижнаго капитала“ (bewegliches Kapital) и работы“, различаютъ двѣ группы хозяйственныхъ предпріятій въ земледѣліи. Одна изъ нихъ называется интенсивной, другая экстенсивной“. Авторъ здѣсь говоритъ только о подвижномъ капиталѣ, какъ опредѣлитель интенсивности. И дѣйствительно, и изъ другихъ мѣстъ этой статьи и изъ сочиненія того же автора „Buchhaltung d. Landwirths.“ необходимо заключить, что авторъ подъ именемъ интенсивности разумѣетъ отноше-

¹⁾ (Ueber extensiven und intensiven Wirthschaftsbetrieb, Landw. Jahrb. 1875, p. 109). Выраженіе земельный капиталъ, которымъ мы переводимъ Grundkapital, представляетъ собственно логическій non-sens, ибо всѣ почти политикоэкономы признаютъ, что земля не есть капиталъ, потому здѣсь слѣдовало бы говорить не о „земельномъ капиталѣ“, а о „землѣ“, какъ представителѣ природы.

ніе експлуатаціоннаго капитала къ пространству, т. е., основной капиталъ — въ строеніяхъ и меліораціяхъ — не входитъ у него совсѣмъ въ выраженіе величины интенсивности.

Авторъ полагаетъ, что „стремленіе къ интенсивному веденію дѣла тѣмъ рѣзче выражено, чѣмъ выше требованія земельного капитала за пользованіе имъ, или чѣмъ дороже земля и соединенный съ хозяйствомъ на ней общій расходъ“. Но это, конечно, только эмпирическій выводъ изъ окружающей практики, а не научное положеніе. Ничего не поясняютъ намъ и разсужденія автора объ обстоятельствахъ, дѣлающихъ возможнымъ повышеніе интенсивности. Хотя „при прочих равныхъ условіяхъ“, говоритъ авторъ, увеличеніе валового дохода (Rohertrag) „непропорціоноально увеличенію количества затратъ на производство...“ но возможность увеличенія интенсивности является слѣдствіемъ того, что цѣна земледѣльческихъ продуктовъ растетъ, а также и того, что „успѣхи науки и техники производства даютъ средства уменьшать расходы производства по отношенію къ реальному доходу.“ Кромѣ того пониженіе процента даетъ возможность прилагать болѣе капиталъ, но рядомъ съ этимъ, стоимость работы (рабочая плата) повышается и это повышеніе только отчасти компенсируется болѣе производительностью труда.“ Въ согласіи съ многими другими авторами, Крәмер находитъ, „что условія интенсивнаго веденія хозяйства лежатъ тѣмъ ближе, чѣмъ болѣе естественныя свойства земли облегчаютъ усиленное воздѣйствіе искусственныхъ мѣръ ¹⁾ и дѣлаютъ ихъ производительнѣе“. Граница интенсивности производства „тѣмъ растяжимѣе, чѣмъ выше цѣна земледѣльческихъ произведеній и земли (?) по сравненію съ расходами производства...“ Въ интенсивномъ хозяйствѣ всегда можетъ быть вопросъ: предпочесть ли

¹⁾ Эту мысль высказалъ еще Рошеръ (Наука о народномъ хозяйствѣ, перев. Щепкина, I § 34), сказавъ, что „введеніе интенсивнаго хозяйства... возможно гораздо ранѣе на почвахъ плодородныхъ, чѣмъ на бесплодныхъ“. Изъ дальнѣйшаго изложенія, однако, оказывается, что на высшихъ степеняхъ культуры, „названіе „плодородна...“ приписывается отчасти совершенно инымъ землямъ“, чѣмъ на низшихъ. „На высшей степени культуры... съ признакомъ плодородія выступаютъ на первый планъ такіа свойства почвы, при которыхъ легко и навѣрное достигается возможность при-
мѣнить къ ней вспомогательныя средства наиболѣе интенсивной обработки.

увеличеніе затратъ помощью усиленнаго приложенія человѣческой работы или вещественнаго капитала.“

Platzmann ¹⁾ находитъ, что интенсивность опредѣляется, когда на единицу площади *извѣстной цѣнности* потребляется столько-то эксплуатаціоннаго капитала или рабочей силы, то хозяйство имѣетъ такую-то интенсивность. Далѣе авторъ находитъ даже, что центръ тяжести характеристическихъ признаковъ системы лежитъ не въ названіи системы полеводства, а въ соотношеніи факторовъ производства; „слѣдовало-бы лучше говорить о массѣ эксплуатаціоннаго капитала на единицу пространства и сообразно этому группировать системы полеводства.“ Существенное отличіе воззрѣній этого автора заключается, слѣдовательно, въ томъ, что онъ относитъ сумму эксплуатаціоннаго капитала не къ единицѣ поверхности, а къ цѣнѣ этой единицы.“

Goltz ²⁾ опредѣляетъ экстенсивность и интенсивность отношеніемъ цѣны стоячаго и оборотнаго капитала къ цѣнности земли, т. е. поступаетъ совершенно подобно Platzmann'у. Обратно, Дрекслеръ ³⁾ разбирая значеніе предлагаемаго нѣкоторыми авторами (между прочимъ Komers'омъ и Krämer'омъ въ календарѣ Lengerke 1870) метода сужденія объ интенсивности на основаніи отношенія различныхъ видовъ капитала другъ къ другу, приходитъ къ заключенію, что это соотношеніе не имѣетъ того значенія, какое ему приписываютъ, т. е. что по немъ нельзя составить заключенія о высотѣ интенсивности. Какъ виды капиталовъ онъ различаетъ: I. земельный (Grundkapital) состоящій изъ: а) земли и б) построекъ и II — эксплуатаціонный (Betriebskapital), въ который входятъ: 1. Живой инвентарь. 2. Мертвый инвентарь. 3. Запасы натурой и 4. Деньги. Мѣриломъ сужденія объ интенсивности разбираемые авторы считаютъ, во 1-хъ, то, какой процентъ въ общей суммѣ капиталовъ хозяйства составляютъ: 1) цѣна земли, 2) цѣна построекъ и 3) цѣнность оборотнаго капитала; во 2-хъ, по мнѣнію тѣхъ-же писателей, интенсивность должна будто бы выражаться от-

¹⁾ Der extensive und intensive Wirthschaftsbetrieb etc. Landw. Jahrbuch. IV. 1875.

²⁾ Betriebslehre p. 313.

³⁾ Journal f. Landw. B. XXIV. 1871.

ношеніемъ эксплуатаціоннаго капитала къ земельному и именно отношеніе это съ увеличеніемъ интенсивности должно возрастать, вслѣдствіе болѣе быстраго роста эксплуатаціоннаго капитала.

Въ примѣрѣ, который беретъ Дрекслеръ изъ дѣйствительной жизни, отношенія эти были:

	въ 1837 г.	1867 г.	1875 г.
Цѣнность земли	46 „	57 „	53 „
„ построекъ	34 „	25 „	27 „
„ эксплуата-			
ціоннаго капитала	20 „	18 „	20 „
	100	100	100

эксплуатаціонный капиталъ

составлялъ отъ земельного

процентовъ 25 22 25⁰/₀

Значить, отношенія не измѣнились, между тѣмъ на дѣлѣ интенсивность возрасла въ высокой степени. Этимъ опровергаются, между прочимъ, и приведенныя выше опредѣленія интенсивности, даваемыя Platzmann'омъ и Goltz'омъ. Свое мнѣніе объ интенсивномъ или экстенсивномъ хозяйствѣ, Дрекслеръ развилъ въ рецензій по поводу книги Вернера ¹⁾, но еще ранѣе въ своей книгѣ *Der landwirthschaftliche Pachtvertrag*. Онъ говоритъ, возражая Вернеру: „Меліораціи я не считаю характеристическимъ признакомъ интенсивнаго хозяйства: они, конечно, представляютъ неизбѣжное (*unerlässlich*) условіе, которое должно быть выполнено, если требуется ввести съ выгодой интенсивное хозяйство. Но экстенсивное хозяйство не сдѣлается интенсивнымъ только отъ того, что такія меліораціи будутъ выполнены. Ибо экстенсивное хозяйство само по себѣ, не есть дурное; а такое, котораго тенденція состоитъ въ возможномъ сбереженіи расходовъ производства ²⁾ и которое стремится достигнуть этого помощью системы хозяйства, при которой производительность (*Höhe der Production*) зависитъ отъ суммы питательныхъ веществъ для растеній,

¹⁾ Landw. Ertragsanschlage etc. Breslau 1872 (въ *Jarb. Landw.* 1872 р. 107 ff. особ. р. 139).

²⁾ Этой дефиниціи придерживается и Крафтъ (77).

которыми хозяйство располагает безъ ввоза извнѣ. Признаками такого хозяйства являются слѣдующіе хозяйственные приемы:

1. Относительно системы полеводства: часть площади обрабатываемая (подъ хлѣбами, бобовыми, корнеплодами) меньше части остающейся безъ обработки (паръ, трава).

2. Относительно скотоводства: скотъ кормится производимыми въ самомъ хозяйствѣ кормами и разводится въ самомъ хозяйствѣ.

„Выполненіе меліорацій, напр. дренажа, введеніе болѣе производительной породы скота или употребленіе машинъ не связано необходимо съ измѣненіемъ тенденціи производства.“ Правда, меліорации требуютъ затраты денегъ; расходы производства вслѣдствіе этого возрастаютъ, говорятъ, хозяйство становится *интенсивнѣе*, но это еще не значитъ, что его хотятъ назвать *интенсивнымъ*.

„Экстенсивное хозяйство теряетъ свой экстенсивный характеръ только тогда, когда способъ веденія принимаетъ направленіе *противоположное*, экстенсивному, и именно преслѣдуетъ тенденцію: *повышать стоимость производства непрерывно* (fortdauernd) и до тѣхъ поръ, пока такимъ образомъ разниа между стоимостью производства и валовымъ доходомъ, т. е. чистый доходъ, увеличивается“.

Признаки интенсивнаго хозяйства суть:

1. Относительно системы полеводства: возможно бѣльшая часть площади имѣнія ежегодно обрабатывается и при этомъ преслѣдуется цѣль достигнуть возможно высокаго валового дохода (плодосѣвъ, сильное удобреніе, покупка питательныхъ для растений веществъ).

2. „Относительно скотоводства: скотъ возможно обильно кормится и возможно быстро обращается (покупка корма и скота, безъ воспитанія въ хозяйствѣ, откармливаніе)“. Такъ какъ каждая система хозяйства состоитъ изъ двухъ частей: системы *полеводства* (Feldsystem) и системы — *скотоводства* (Viehhaltung) (которыя, конечно, находятся въ связи другъ съ другомъ), то оба направленія могутъ быть представлены въ одномъ и томъ же хозяйствѣ. Въ чистомъ (экстенсивномъ) травяномъ хозяйствѣ скотоводство можетъ вестись интенсивно (покупка скота, откармливаніе);

при интенсивной полевой системѣ — скотоводство экстенсивно (воспитаніе, продажа тощаго скота). Такъ какъ, сверхъ того, тенденція опредѣляющая характеръ хозяйства, можетъ выступать болѣе или менѣе рѣзко, то является множество переходовъ отъ экстенсивныхъ къ интенсивнымъ хозяйствамъ, для которыхъ ни то, ни другое названіе не подходитъ, которыя потому называются *болѣе или менѣе* экстенсивными или интенсивными.“ На столько Дрекслеръ.

Fühling (р. 8), отрицая цѣлесообразность объясненія Дрекслера, опредѣляетъ интенсивность какъ отношеніе эксплуатаціоннаго капитала (Betriebskapital) къ единицѣ пространства; но затѣмъ (§ 129a) указываетъ и опредѣленіе интенсивности по отношенію суммы капитала (инвентарнаго + оборотнаго) къ площади и какъ процентное отношеніе этого капитала къ общей суммѣ всѣхъ капиталовъ хозяйства, считая въ томъ числѣ и землю. Людоговскій, наконецъ, выражается такъ: „Интенсивностью системъ хозяйства называется количественная степень, въ которой затрачивается на данное пространство земли трудъ и капиталъ. Чѣмъ эта степень болѣе, тѣмъ хозяйство интенсивнѣе“. А. Н. Шишкинъ, въ одной изъ раннихъ своихъ работъ ¹⁾ опредѣляетъ интенсивность также отношеніемъ всей суммы капитала въ единицѣ пространства.

§ 4. Обращаясь къ разбору приведенныхъ опредѣленій, мы прежде всего скажемъ, что, если опредѣленіе Людоговскаго понимать такъ, что вся сумма капиталовъ хозяйства (считая постройки, меліорациі, инвентаръ и оборотный капиталъ), дѣленная на число десятинъ или вообще единицу площади, выражаетъ интенсивность хозяйства,“ то мы находимъ это опредѣленіе наиболѣе правильнымъ. (Таково, именно, опредѣленіе А. Н. Шишкина въ указ. мѣстѣ).

Въ самомъ дѣлѣ, тѣ авторы, которые признаютъ указателемъ интенсивности хозяйства отношеніе суммы инвентарнаго и оборотнаго капитала (мы эту сумму уже называли выше нѣсколько разъ и впредь будемъ называть эксплуатаціоннымъ капиталомъ) къ пространству, обыкновенно совершенно не мотивируютъ, почему эти виды капитала имѣютъ при этомъ болѣе значеніе. Platzmann

¹⁾ Сельско-хозяйственный очеркъ Новороссіи. Журн. Мин. Госуд. Им. Часть CXII

приводить, правда, между прочимъ, указаніе на то, что сумма капитала въ постройкахъ подлежить наименьшимъ колебаніямъ съ измѣненіемъ интенсивности; но заключеніе это онъ выводитъ изъ частныхъ, примѣрныхъ случаевъ и уже потому оно имѣетъ мало цѣны; да если бы это было и вѣрно, то это все же не говоритъ, что этотъ капиталъ не долженъ считаться въ затратахъ: на него, — совершенно подобно тому, какъ и на стоячій капиталъ, насчитывается процентъ погашенія, онъ также требуетъ ремонта и наконецъ, на него, какъ и на всѣ остальные капиталы, необходимо отчислить изъ доходовъ хозяйства ходячій процентъ. Сверхъ того, все сказанное относительно строеній еще въ меньшей мѣрѣ приложимо къ меліораціямъ.

Fühling, мотивируя причисленіе капитала построекъ къ земельному капиталу, указываетъ, что онъ имѣетъ сходство съ землею въ томъ, что изнашиваніе его незамѣтно снаружи (?); что хотя онъ и можетъ напр. сгорѣть, т. е. уничтожиться, но вѣдь и земля, дескать, если и не можетъ сгорѣть, за то можетъ быть смыта водой. Этотъ аргументъ, однако, мало доказателенъ, ибо авторъ забываетъ что смывается (или заносится не культурной землей) только верхній слой и что послѣ того все же остается главное свойство земельной собственности, именно свойство обладанія извѣстнымъ пространствомъ, частью территоріи государства, которая можетъ имѣть цѣлность потребительную, напр. какъ мѣсто для построекъ, если уже не какъ мѣсто для селѣско-хозяйственныхъ культуръ; тогда какъ сгорѣвшая постройка (особенно напр. деревянная) не имѣетъ никакой или почти никакой цѣнности потребленія. Къ тому же надо замѣтить, что отъ смыванія почва можетъ быть ограждена во многихъ случаяхъ помощію извѣстныхъ меліорацій (лѣсонасажденія, отведенія воды канавами и т. п.) а отъ уничтоженія строеній пожаромъ ограждать ихъ меліораціями нельзя. Точно также неправильно и другое сравненіе Fühling'a (р. 25). „И земля, говоритъ онъ, при извѣстныхъ обстоятельствахъ можетъ прийти въ состояніе истощенія, негодности къ культурѣ, обратиться въ пустыню, совершенно подобно тому, какъ постройки приходятъ въ разрушеніе, обращаются въ руины.“ — Здѣсь смѣшиваются дѣйствія двухъ категорически различныхъ причинъ: истощеніе, какъ говоритъ самъ авторъ, происходитъ оттого, что уносимыя съ урожаями питательныя вещества ра-

стеній не возвращаются или недостаточно возвращаются путемъ удобренія или разложенія почвеннаго запаса, — словомъ, истощеніе есть результатъ экономическихъ причинъ, послѣдствіе вліянія челоуѣка, — и едва-ли когда происходитъ само собою, безъ вмѣшательства челоуѣка въ силу дѣйствія однихъ только естественныхъ факторовъ. Наоборотъ: разрушеніе построекъ, обращеніе ихъ въ руины происходитъ не только безъ содѣйствія челоуѣка, но даже и при противодѣйствіи его этому разрушенію, потому приводимая Fühling'омъ параллель совершенно невѣрна.

Нѣтъ, стало быть, никакихъ причинъ не причислять и постройки къ тѣмъ капиталамъ, величина которыхъ указываетъ интенсивность хозяйства — и еще менѣе это возможно относительно капитала меліораций, производство которыхъ часто прямо сберегаетъ другіе капиталы.

Невозможно согласиться и съ дефиниціей Дрекслера. Прежде всего, что касается стоимости производства. Въ какомъ бы смыслѣ ни разумѣть этотъ терминъ, въ смыслѣ-ли цѣнности продукта (въ которую входятъ не только собственно расходы по производству, но и доходы отъ него въ формѣ процентовъ и ренты, какъ понимаетъ Дрекслеръ въ другихъ своихъ сочиненіяхъ ¹⁾ или въ смыслѣ дѣйствительно израсходованнаго (авансированнаго) капитала, какъ, повидимому, понимаетъ въ данномъ случаѣ самъ Дрекслеръ, судя по замѣчаніямъ относительно разбираемой книги, во всякомъ случаѣ, всѣ опредѣленія автора не выдерживаютъ критики: „Интенсивное хозяйство говоритъ онъ, стремится увеличивать стоимость производства до тѣхъ поръ, пока такимъ путемъ увеличивается чистый доходъ.“ Здѣсь, прежде всего, неточность: увеличеніе затратъ можетъ быть рационально только до тѣхъ поръ, пока увеличеніе чистаго дохода покрываетъ по крайней мѣрѣ процентъ на возросшій капиталъ, а не до тѣхъ поръ пока вообще происходитъ увеличеніе чистаго дохода. Затѣмъ, не только интенсивное, но и всякое хозяйство, если только оно *раціонально*, должно не останавливаться передъ увеличеніемъ расхода, если происходитъ указанное (нами) увеличеніе чистаго до-

¹⁾ Drechsler. Untersuchungen auf dem Gebiete d. landwirthschaftlichen Betriebslehre. Journ. f. Landw. XXX p. 101 ff.

хода. Съ другой стороны, если бы экстенсивное хозяйство стремилось только уменьшить стоимость производства во что-бы то ни стало, хотя бы от этого происходило уменьшение чистого дохода, то оно было-бы по просту — нераціонально, а оно, какъ говорить самъ Дрекслеръ, не должно быть плохимъ, т. е. нераціональнымъ.

Равнымъ образомъ, нельзя согласиться, что и указанные Дрекслеромъ признаки характерны для интенсивнаго и экстенсивнаго хозяйства. Что касается системы полеводства, то ни изъ чего не слѣдуетъ, что только тѣ хозяйства будутъ экстенсивны, въ которыхъ необработанная площадь преобладаетъ надъ обработанной и обратно. Развѣ, напр., наши крестьянскія хозяйства срединной черноземной Россіи можно назвать интенсивными только въ силу того, что въ нихъ 70—80% всей площади отведено подъ пахоть? Конечно, они интенсивнѣе тѣхъ, — гдѣ площадь пахоты, при прочихъ равныхъ условіяхъ, будетъ составлять 10—20%; но это именно только — при прочихъ равныхъ условіяхъ: въ противномъ случаѣ можетъ это и не быть. Съ другой стороны, развѣ хозяйство по отношенію къ скотоводству сдѣлается менѣе интенсивнымъ, если вмѣсто покупки на сторонѣ пользовательнаго скота и откармливанія, оно будетъ воспитывать высоко-цѣнныхъ племенныхъ животныхъ?

Словомъ, нѣтъ никакого основанія признать дефиницію Дрекслера, тѣмъ болѣе, что при этомъ понятія экстенсивный и интенсивный могли бы быть относимы только къ очень узкому кругу совершенно исключительныхъ хозяйствъ. Для остальныхъ оставалось бы, по указанію самаго Дрекслера, употреблять термины экстенсивнѣе и интенсивнѣе; но такая сравнительная степень приложима только, когда имѣется объектъ для сравненія.

§ 5. Постараемся теперь выяснитъ, на сколько интенсивность или увеличеніе ея можетъ вліять на стоимость производства продукта.

И здѣсь мы опять встрѣчаемся съ терминомъ, который понимается весьма различно; но пока, чтобы не отклоняться въ сторону, мы будемъ понимать подъ этимъ терминомъ приблизительно тоже, что разумѣетъ Тюненъ въ своемъ изслѣдованіи, т. е. всю сумму дѣйствительно произведенныхъ расходовъ оборотнаго капитала + погашеніе основныхъ капиталовъ (построекъ, инвентаря и пр.) и +

проценты на всѣ капиталы хозяйства. Тюненъ причисляетъ сюда еще прибыль предпринимателя, мы же думаемъ, что не слѣдуетъ причислять и проценты. Положеніе, что съ повышеніемъ интенсивности повышается стоимость производства продукта въ указанномъ здѣсь смыслѣ, составляетъ, дѣйствительно, одно изъ важнѣйшихъ положеній Тюненовской схемы. Припомнимъ, однако, что для утвержденія его онъ даетъ весьма мало: основаніемъ этого заключенія служитъ для него то положеніе (Рикардо), что вновь прилагаемый къ землѣ капиталъ и трудъ приносятъ меньшее количество продукта, чѣмъ ранѣе приложенные. Тюненъ иллюстрируетъ этотъ законъ нѣсколькими примѣрами, въ родѣ слѣдующихъ: каждый вновь поставленный къ сбору картофеля на данномъ пространствѣ работникъ наберетъ (начиная съ извѣстнаго предѣла, напр. съ 10 работника) меньше чѣмъ предъидущій; подобнымъ образомъ, при вымолачиваніи хлѣба (цѣпомъ), каждый, вновь приставленный работникъ вымолотитъ меньше, чѣмъ предъидущій; или еще: если вывозить на поле навозъ, то каждый вновь вывезенный, начиная съ извѣстнаго предѣла, возъ будетъ давать меньшій приростъ хлѣба въ урожаѣ, чѣмъ каждый изъ предъидущихъ.

Въ этихъ примѣрахъ увеличеніе интенсивности ведетъ за собою увеличеніе стоимосми производства, какъ скоро трудъ рабочаго столь мало продуктивенъ, что цѣна продукта не покрываетъ стоимости его содержанія съ соотвѣтствующими процентами. Необходимо, однако, обратить вниманіе на слѣдующее обстоятельство: Во всѣхъ этихъ примѣрахъ увеличеніе интенсивности понимается, какъ увеличеніе оборотнаго капитала (рабочей платы или матеріала) и, только благодаря этому, оно ведетъ весьма скоро къ повышенію стоимости производства. Говорю „благодаря этому“, т. е. благодаря тому, что увеличивается именно оборотный капиталъ, ибо, дѣйствительно, если бы увеличеніе интенсивности происходило на счетъ увеличенія основнаго капитала, то увеличеніе стоимости производства не могло бы произойти такъ быстро. Существенное отличіе оборотнаго капитала отъ основнаго въ томъ именно и состоитъ, какъ извѣстно, что цѣнность перваго (оборотнаго) цѣликомъ передается въ цѣнность продукта. Изъ цѣнности же 2-го (основнаго) передается на цѣнность продукта даннаго года только погашеніе и (въ нашемъ случаѣ) про-

центъ на капиталъ. Это значить: если я затратилъ лишнихъ 100 рублей въ видѣ оборотнаго капитала, то, чтобъ стоимость единицы продукта не повысилась, необходимо, чтобы урожай повысился по крайней мѣрѣ на 100 р.: а, гдѣ а стоимость единицы продукта при прежней степени интенсивности. Совсѣмъ иное, если я затратилъ капиталъ въ видѣ основного, напримѣръ на приобретёніе жнеи. Въ этомъ случаѣ, если жнея стоитъ 300 рублей и погашается въ 5 лѣтъ, требуя ежегодно на 0/0 и погашеніе и прибавочные расходы 40 рублей, то работа ея стоитъ въ годъ тоже 100 руб. Значить и въ этомъ случаѣ урожай долженъ повыситься на 100: а (гдѣ а опять стоимость единицы продукта), чтобы стоимость производства осталась прежняя. Между тѣмъ, капиталъ хозяйства увеличился здѣсь на 300 рублей, тогда какъ въ первомъ случаѣ только на 100 рублей. Очевидно, слѣдовательно, что при одной и той же стоимости производства увеличеніе интенсивности путемъ увеличенія основного капитала можетъ идти до гораздо болѣе высокой степени, чѣмъ путемъ увеличенія оборотнаго капитала. Конечно, нельзя не признать, что примѣненіе машинъ, особенно сложныхъ, до сихъ поръ еще не играетъ большой роли въ сельскомъ хозяйствѣ, но такъ какъ основной капиталъ состоитъ не изъ однихъ машинъ, а изъ построекъ, меліораций и инвентаря живого, то все же указанное обстоятельство не можетъ не имѣть значенія. Конечно, и при увеличеніи интенсивности путемъ увеличенія основного капитала можетъ имѣть мѣсто случай, что сумма авансированнаго (переходящаго въ стоимость продукта даннаго года) капитала возрастетъ въ большей мѣрѣ, чѣмъ количество продукта и, слѣдовательно, стоимость единицы продукта повысится, но все же это можетъ имѣть мѣсто несравненно рѣже, чѣмъ при примѣненіи оборотнаго капитала. Во всякомъ случаѣ, слѣдовательно, нельзя говорить, что увеличеніе интенсивности необходимо ведетъ за собою увеличеніе стоимости производства продукта.

Это положеніе находится въ связи, можно почти сказать, составляетъ перефразировку извѣстнаго закона Рикардо о производительности приложеннаго къ землѣ капитала, закона, къ которому намъ прійдется возвратиться въ теоріи ренты, и потому мы здѣсь довольствуемся сказаннымъ.

§ 6. Другое положеніе, играющее весьма важную роль въ по-

строении схемы Тюнена, состоитъ въ томъ, что каждой системѣ хозяйства соответствуетъ своя степень интенсивности.

Прежде чѣмъ мы приступимъ къ провѣркѣ этого положенія, необходимо условиться, что слѣдуетъ называть системой хозяйства, — ибо и здѣсь мы опять встрѣчаемся съ терминомъ, точнаго опредѣленія котораго до сихъ поръ въ наукѣ еще не имѣется или, по крайней мѣрѣ, это опредѣленіе признается далеко не всѣми писателями специалистами.

Platzmann, въ цитированной выше статьѣ, высказываетъ, между прочимъ, мнѣніе, что системы хозяйства лучше всего обозначать просто — по степени ихъ интенсивности. Этимъ мнѣніемъ, слѣдовательно, указывается, что единственное характерное отличіе системъ хозяйства заключается въ различной степени интенсивности ихъ.

Platzmann не даетъ опредѣленія „системы хозяйства,“ но и тамъ, гдѣ мы находимъ таковое, оно является крайне неточнымъ и весьма разнообразнымъ у разныхъ авторовъ. Такъ Брафъ (р. 74) говоритъ: „Соединеніе почвы, капитала и работы на извѣстное время и для всѣхъ отраслей сельско-хозяйственного предпріятія — находитъ свое выраженіе въ системѣ хозяйства, системѣ эксплуатаціи или полевой системѣ (Wirtschafts-Betriebs-oder Feldsystem).“ Прежде всего нужно сказать, что и здѣсь собственно нѣтъ опредѣленія „системы хозяйства,“ ибо то обстоятельство, что сочетание труда и проч. „находитъ свое выраженіе“ въ этой системѣ, — не опредѣляетъ еще — что же такое самая эта система. Но кромѣ того, онъ сопоставляетъ три разныхъ термина, очевидно отождествляя ихъ. Далѣе онъ прибавляетъ, правда: „Нужно отличать (систему хозяйства) отъ системы пашни (Ackerbausystem), которая регулируетъ только эксплуатацію пашни, устанавливая порядокъ воздѣлыванія и пространство, отводимое воздѣлываемымъ растеніямъ (сѣвооборотъ)“; но и этой тирадой устанавливается только, что нужно отличать систему хозяйства отъ сѣвооборота. Гольцъ (Betriebslehre р. 295) начинаетъ свои разсужденія о системахъ хозяйства тѣмъ, что-де всѣ части сельско-хозяйственного предпріятія должны быть между собою согласованы и это согласованіе должно быть приспособлено къ внѣшнимъ условіямъ. А такъ какъ условія cadaго от-

дѣльнаго имѣнія отличаются отъ условій другого, то каждое имѣніе должно имѣть свою особенную организацію. „Тѣмъ не менѣе, многія хозяйства, не смотря на отклоненія въ менѣе важныхъ частностяхъ, показываютъ такое большое сходство относительно существенныхъ частей устройства ихъ, что ихъ можно разсматривать какъ общую группу, какъ представителей особенной системы хозяйства, въ отличіе отъ другихъ группъ, которыя, въ свою очередь, представляютъ инныя формы хозяйственной организаціи.“ Слабая сторона этого опредѣленія въ томъ, что здѣсь не указано то общее, — что соединяетъ именно данныя группы хозяйствъ въ одну систему. Авторъ прибавляетъ, правда, далѣе: „Существующія сходства и различія въ организаціи (*Betriebseinrichtung*) не произошли случайно и не выбраны произвольно, — они составляютъ естественный и до нѣкоторой степени необходимый продуктъ фактически существующихъ и не поддающихся вліянію отдѣльнаго хозяина обстоятельствъ.“ Но и этимъ прибавленіемъ все же мало выясняется, въ чѣмъ собственно основа общности тѣхъ хозяйствъ, которыя относятся къ одной системѣ.

Fühling (298 ff) говоритъ, что систему хозяйства часто смѣшиваютъ съ сѣвооборотомъ ¹⁾. „Система хозяйства есть соотвѣтствующее мѣстнымъ условіямъ соединеніе различныхъ отраслей хозяйства въ правильно-организованное цѣлое (*zu einem wohlgeordnetem Ganzen*) при установленіи источниковъ покрытія потребности въ матеріалахъ для каждой отдѣльной отрасли.“ „Сѣвооборотъ же, на оборотъ, вытекаетъ (*entspringt*) изъ системы и показываетъ порядокъ, въ какомъ матеріалы для корма и рыночныя и продажныя растенія должны слѣдовать одно за другимъ на поляхъ, чтобы каждое растеніе имѣло хорошаго предшественника и само, въ свою очередь, служило хорошимъ предшественникомъ для слѣдующаго за нимъ растенія.“

И объ этомъ опредѣленіи нужно сказать почти тоже, что объ опредѣленіи Гольца; кромѣ того, Fühling, очевидно совершенно игнорируетъ систему полеводства или отождествляетъ ее съ сѣвообо-

¹⁾ Такое смѣшеніе встрѣчаемъ, между прочимъ, у Вальца. *Landw. Betriebslehre* von Gust. Walz. Stuttgart, 1867, p. 425.

ротомъ, которому даетъ оригинальное значеніе, не только указывать послѣдовательность культуръ, но именно рациональную послѣдовательность „чтобы каждое растеніе имѣло хорошаго предшественника и т.д.“

Въ специальномъ изслѣдованіи, посвященномъ систематизаціи системъ полеводства, нѣкто Шахтъ (Schacht System der Feldsysteme. Zeitschr. für d. gesammte Staatswissensch. 1886) пытается разобраться въ томъ, что такое система полеводства и система хозяйства, но и онъ, въ концѣ концовъ, не даетъ удовлетворительнаго опредѣленія системы хозяйства. „Самое узкое понятіе, говоритъ этотъ авторъ (р. 131), представляетъ сѣвооборотъ т. е. порядокъ, въ которомъ воздѣлывается пашня.“ Терминъ Fruchtfolge онъ считаетъ уже нѣсколько болѣе широкимъ, чѣмъ сѣвооборотъ собственно (Rotation Umlauf, Turnus). „Полевая система (Feldsystem) обнимаетъ всѣ непосредственно эксплуатируемыя сельско-хозяйственнымъ способомъ площади, слѣдовательно, кромѣ пашенъ, луга и выгоны.“

Указавъ затѣмъ, что Зеттегасть, а за нимъ и Крафтъ отождествляютъ систему полеводства съ системой хозяйства, авторъ говоритъ, что это ведетъ къ абсурдному заключенію, что „скотоводство и техническія производства принадлежать къ полевой системѣ“ При этомъ, однако, самъ авторъ не выясняетъ, все же, сущности системы хозяйства и только восклицаетъ: „кто-бы согласился причислить къ полевой системѣ различные подсобные промыслы, какъ напр. извозничій заработокъ (Vorspannleistung), содержаніе почты или трактира или содержаніе мелкаго скота (птицы?)“. Эта фраза, намъ кажется, уже совсѣмъ не умѣстна, ибо, если перечисленные авторомъ побочные промыслы не могутъ быть составными частями системы полеводства, то они — столь же мало могутъ входить и въ составъ *системы хозяйства*, пока идетъ рѣчь о системѣ земледѣльческаго хозяйства (исключеніе, впрочемъ, нужно сдѣлать для птицеводства, которое мы не видимъ надобности исключать изъ системы земледѣльческаго хозяйства). Въ свои таблицы системъ полеводства авторъ включилъ и системы хозяйства, хотя оговариваетъ, что считаетъ систематизацію системъ хозяйства преждевременной. Въ числѣ перечисленныхъ имъ системъ хозяйства фигурируютъ (въ порядкѣ историческаго развитія): 1) Чистое охотничье и рыболовное, 2) Но-

мадное, 3) странствующих овцеводовъ (на чужой землѣ), 4) чистое луговое хозяйство, 5) чистое выгонное хозяйство. Всѣ эти 5 формъ при полномъ отсутствіи земледѣлія собственно, т. е. пашни (*Reine okkupatorische Wirtschaft*—чисто заимочное хозяйство). Слѣдующая система совсѣмъ не имѣетъ названія: она соотвѣтствуетъ разнымъ формамъ травопольной полевой системы и занимается главнымъ образомъ воспитаніемъ разныхъ видовъ скота и производствомъ шерсти; производство хлѣба только для собственныхъ потребностей. Дальнѣйшія системы хозяйства носятъ названія уже по системамъ полеводства: зерновое хозяйство, регулируемое травопольное хозяйство (*geregelte Feldgraswirtschaft*); плодосмѣнное (*Fruchtwechselwirtschaft*) и наконецъ промышленное хозяйство (*Industriewirtschaft*)—терминъ, заимствованный у Зеттегаста. Этотъ послѣдній видъ, которому соотвѣтствуетъ всегда вольная система полеводства, дѣлится на нѣсколько подвидовъ, какъ то: торговое, вольное и спекулятивное хозяйство.

§ 7. Посмотримъ, наконецъ, что даютъ намъ относительно разбираемаго предмета русскіе авторы. Г. Совѣтовъ, написавшій цѣлый томъ о системахъ земледѣлія (докторская диссертация), рѣшаетъ вопросъ въ предисловіи или вступленіи крайне коротко: „Формъ земледѣлія, говоритъ онъ, очевидно очень много, но всѣ онѣ могутъ быть подведены подъ двѣ категоріи, смотря потому, въ какомъ отношеніи находятся онѣ къ скотоводству... Разныя формы въ которыхъ выражается тотъ или другой способъ землевоздѣлыванія, принято называть системами земледѣлія.“— И только; и далѣе ни одного намека даже на то, что „формы, въ которыхъ выражается способъ землевоздѣлыванія“—принято тѣмъ не менѣе называть системами полеводства; вообще объ этомъ терминѣ ни слова во всей книгѣ.

Гораздо рачіональнѣе отнесся къ вопросу Людоговскій. „Формою или системою хозяйства, въ обширномъ смыслѣ,“ говоритъ онъ, „называется родъ и способъ соединенія количественно и качественно земли, труда и капитала.“ Авторъ далѣе прибавляетъ что „внѣшнимъ образомъ система хозяйства выражается въ томъ способѣ пользованія, который назначается для всѣхъ частей земли, составляющихъ собою имѣніе.“ Но это прибавленіе совершенно ис-

кажаетъ первоначальный смыслъ опредѣленія. Важенъ здѣсь именно способъ соединенія капитала (и труда) съ землей, не только *количественно* но и *качественно*. Количество капитала (интенсивность) можетъ быть совершенно одинаково, какъ въ хозяйствѣ, выращивающемъ свеклу для корма молочнаго скота, такъ и въ хозяйствѣ, перерабатывающемъ свеклу на сахаръ, но хозяйства, понятно, будутъ совершенно разнородны въ томъ и другомъ случаѣ. Этотъ же примѣръ показываетъ, что и способъ раздѣленія полей между различными растеніями, или „способъ пользованія, который назначается для всѣхъ частей земли, составляющихъ имѣніе“ — говоря словами Людоговскаго, — не можетъ быть рѣшающимъ въ вопросѣ о томъ, какова собственно система хозяйства. Дѣйствительно, какъ продавецъ молочнаго скота, такъ и сахарозаводчикъ могутъ имѣть не только одну систему полеводства, но и одинъ и тотъ же сѣвооборотъ и все же хозяйства ихъ будутъ существенно отличны. Раздѣленіе полей между различными растеніями (сѣвооборотъ) или группами растеній (система полеводства) есть только средство для достиженія извѣстной цѣли, такъ точно, какъ для мукомола или суконнаго фабриканта — плотина на рѣкѣ и турбины, приводимыя въ движеніе водой, — являются одинаково средствами, при совершенно различныхъ цѣляхъ. Еще болѣе странное отступленіе отъ перваго опредѣленія системы хозяйства Людоговскій допускаетъ, переходя къ выбору системы хозяйства (231). Здѣсь онъ говоритъ: „Системою хозяйства называется способъ пользованія всею землею имѣнія, включая сюда не только поля, но и отношеніе послѣднихъ къ постояннымъ лугамъ и выгонамъ.“ Это значитъ: вмѣсто *количественнаго и качественного* разнообразія въ примѣненіи къ *землѣ капитала и труда*; которое должно было обозначать различіе системъ хозяйства, по первому опредѣленію, — здѣсь все дѣло сводится только къ разнообразію въ количественномъ и качественномъ использовании *одной земли*, что, очевидно, не одно и то же, такъ какъ разнообразіе пользованія капиталомъ — игнорируется.

Нѣсколько кратко, но по существу совершенно вѣрно, опредѣленіе, данное И. А. Стебутомъ (Основы полевой культуры, второе изданіе, выпускъ 1-й, страница 1-я). Онъ говоритъ: „изъ какихъ частей состоитъ хозяйство и въ какой мѣрѣ та или другая изъ нихъ

участвуютъ въ произведеніи дохода хозяйства — это... система хозяйства.“ Изъ примѣровъ, приведенныхъ въ „учебникѣ частнаго растеніеводства“ (вып. 1, стр. 21) того же автора, видимъ, что онъ различаетъ системы хозяйства по тому продукту, который даетъ главный доходъ, называя систему хозяйства, въ которой главный доходъ получается отъ скота—скотоводственной, отъ полей (зерна?) полеводственной и отъ заводовъ — заводской. Словомъ, И. А. Стебутъ называетъ системы хозяйства по цѣли, которой они служатъ, Цѣль же сельско-хозяйственного, какъ и всякаго иного промышленнаго предпріятія, характеризуется тѣмъ продуктомъ, который доставляется на рынокъ, а не способомъ его полученія. Она не характеризуется достаточно полно даже обрабатываемыми матеріалами: фабрикантъ ножей и фабрикантъ локомотивовъ одинаково пользуются желѣзомъ и сталью, какъ матеріалами для своихъ издѣлій, тѣмъ не менѣе фабрикаты ихъ существенно различны. Точно также различны и продукты сахарозаводчика и скотоводчика, хотя главнымъ матеріаломъ для того и другого можетъ быть та-же самая свекла. Потому мы признаемъ предлагаемую И. А. Стебутомъ номенклатуру системъ хозяйствъ по главному, доставленному на рынокъ продукту, или, точнѣе, по продукту, доставляющему хозяйству наибольшій доходъ — самой рациональной. Конечно, въ сельскомъ хозяйствѣ не можетъ быть, или, по крайней мѣрѣ, рационально не должно быть такого дробнаго дѣленія производства, при которомъ хозяйство производитъ только одинъ продуктъ; но уже гораздо чаще можетъ имѣть мѣсто случай, когда, и при рациональной организаціи, на рынокъ поступаетъ только одинъ или почти только одинъ продуктъ или только продукты одного и того же рода. Таковы напр. многіе сахарозаводскіе хозяйства, гдѣ цѣнность главнаго продукта — сахара, часто значительно превосходитъ цѣнность всѣхъ остальныхъ продуктовъ хозяйства, изъ коихъ, при томъ значительная часть потребляется снова въ самомъ хозяйствѣ. Такъ какъ главными продуктами, поставляемыми на рынокъ сельскимъ хозяйствомъ являются: во 1-хъ, зерно разныхъ видовъ, во 2-хъ продукты животноводства и въ 3-хъ технические матеріалы разнаго рода и продукты технической переработки производимыхъ въ хозяйствѣ матеріаловъ, то, сообразно этому, главныхъ системъ хозяйства должно быть три: 1) зерновая

(соотвѣтствующая полеводственной И. А. Стебута), 2) Скотоводственная и 3) техническая. Первая, зерновая, обниметъ всѣ хозяйства, которыя поставляютъ на рынокъ главнымъ образомъ зерно, какого бы рода зерно это ни было. Соединеніе всѣхъ этихъ хозяйствъ въ одну группу кажется намъ рациональнымъ и потому, что культурные приемы при производствѣ зерновыхъ продуктовъ различного рода въ сущности довольно однообразны. Конечно, возможно различіе въ интенсивности — однако и оно не особенно велико, благодаря, именно, однообразію въ приемахъ культуры, да и нельзя строить системъ хозяйства, имѣющихъ всегда одинаковую интенсивность. Еще болѣе, можетъ быть, замѣчательно, что эти растенія предъявляютъ (приблизительно, конечно,) одинаковыя требованія къ качествамъ почвы и климату, удаваясь въ огромномъ большинствѣ случаевъ наилучшимъ образомъ на такъ называемыхъ среднихъ суглинистыхъ почвахъ и въ климатахъ, не страдающихъ по крайней мѣрѣ отъ избытка влаги и даже скорѣе сухихъ, чѣмъ влажныхъ. Подраздѣленія этой системы будутъ характеризоваться отчасти по интенсивности, но главное по системѣ полеводства. Такихъ подраздѣленій можно установить нѣсколько: 1) Зерновое хозяйство съ плодосмѣнной системой полеводства; въ наиболѣе интенсивной своей формѣ будетъ представляться безъ постоянныхъ и переменныхъ выгоновъ, съ стойловымъ содержаніемъ скота и съ примѣненіемъ покупныхъ туговъ. Таковы, обыкновенно, хозяйства, поставляющія на рынокъ специально сѣменной (посѣвной) матеріалъ; 2) зерновое хозяйство съ травопольной системой полеводства. Подъ именемъ травопольной системы полѣводства мы разумѣемъ какъ голштинскую огороженную (Koppel-Wirthschaft) такъ и нашу степную переложную, обратившуюся уже въ бѣльшей части случаевъ изъ скотоводственной въ зерновую полевую систему. Характерно для этого вида хозяйства отсутствіе или незначительность постоянныхъ выгоновъ и присутствіе выгоновъ полевыхъ. И наконецъ 3) Зерновое хозяйство съ паровой зерновой системой полеводства, — характеризуется также присутствіемъ постоянныхъ выгоновъ; типическій представитель этого вида зерновыхъ хозяйствъ — такъ называемое трехполье. Но сюда будутъ относиться вообще всѣ тѣ зерновыя хозяйства, которыя не могутъ быть отнесены къ предъидущимъ

рубрикамъ, именно, вслѣдствіе присутствія постоянныхъ выгоновъ.

Вторая главная система, какъ сказано, будетъ скотоводственная, т. е. такая, гдѣ главный продуктъ будетъ или самый скотъ или продукты животноводства. Конечно, и она можетъ быть раздѣлена на нѣсколько подраздѣленій, слѣдую тому же принципу, что различіе основывается далѣе на системѣ полеводства. 1) Скотоводственная система съ плодосмѣнной системой полеводства характеризуется преобладаніемъ корнеплодовъ, какъ корма; это будетъ самая интенсивная форма этой системы, при которой, большею частью, совсѣмъ не будетъ постоянныхъ выгоновъ; если же они будутъ, то служатъ главнымъ образомъ для прогулки скоту; искусственные выгоны также могутъ отсутствовать. Примѣръ — многія хозяйства Англіи. Вторую подгруппу скотоводственныхъ хозяйствъ составятъ хозяйства съ травопольной (гольштинской или переложной) системой полеводства. Отъ предыдущей группы довольно рѣзко отличаются преобладаніемъ кормовъ сухихъ — травъ и сѣна, — выгоны всегда есть, при томъ обыкновенно переменные, рѣже постоянные. Сюда отойдутъ тѣ хозяйства Гольштиніи, Ольденбурга и пр., гдѣ главное вниманіе сосредоточено на откармливаніи скота на выгонахъ, или такъ называемыхъ лугахъ. Но сюда же должны быть причислены и тѣ изъ нашихъ степныхъ хозяйствъ, гдѣ еще производство зерна не играетъ большой роли и главное вниманіе обращено на производство животныхъ продуктовъ — шерсти, мяса и т. п. Въ числѣ хозяйствъ, имѣющихъ скотоводственную систему хозяйства, естественнымъ образомъ, не можетъ быть такихъ, у которыхъ система полеводства была бы зерновая.

Наконецъ, третью группу составятъ хозяйства, которыя мы выше назвали техническими. Эти хозяйства въ свою очередь распадаются довольно рѣзко на 2 подгруппы: къ первой принадлежатъ хозяйства, въ которыхъ производится, правда, матеріалъ для технической обработки, онъ доставляетъ главную статью дохода, — но этотъ матеріалъ здѣсь или совсѣмъ не обрабатывается (картофель, свекла) или подвергается только предварительной обработкѣ (ленъ, пенька). Эту форму среди техническихъ хозяйствъ слѣдуетъ считать менѣе интенсивной, ибо здѣсь нѣтъ капитала, завязаннаго въ заводѣ собственно; кромѣ того, здѣсь техническій матеріалъ не полу-

часть обыкновенно такого преобладания, какъ въ хозяйствахъ слѣдующей группы, и большую роль играютъ еще производство зерна и продукты скотоводства. Въ силу такого смѣшаннаго характера хозяйства и относительно малой интенсивности — система полеводства здѣсь часто травопольная, безъ рѣзко выраженного характера плодосмѣнности, — съ полевыми выгонами, многолѣтними травами и повтореніемъ послѣдовательной культуры злаковъ. Вторую подгруппу составляютъ хозяйства, которые можно обозначить названіемъ „технически заводскія“ или просто „заводскія,“ гдѣ продуктъ перерабатывается на заводѣ и этотъ переработанный продуктъ и доставляетъ главную сумму дохода. Въ такихъ хозяйствахъ перѣдко скотоводство не играетъ никакой роли; у насъ, напр., во многихъ хозяйствахъ этого рода отбросы заводовъ скармливаются не собственно му скоту владѣльца, а скоту постороннихъ скотовладѣльцевъ, которые прямо покупаютъ только заводскій кормъ. Но и въ томъ случаѣ, когда землевладѣлецъ или вообще хозяинъ самъ эксплуатируетъ кормовой матеріалъ заводскихъ отбросовъ, откармливая покушной скотъ, капиталъ въ скотѣ играетъ особенную роль: онъ является не въ формѣ основного, какъ весь остальной живой инвентарь, а въ формѣ оборотнаго. Эта черта рѣзко отличаетъ эти хозяйства отъ хозяйствъ собственно скотоводныхъ, напр. перваго подраздѣленія ихъ, гдѣ также перѣдко практикуется откармливаніе, но въ этихъ случаяхъ, большею частью только скота выращиваемаго дома (Англія, Гольштинія). Наконецъ для хозяйствъ этой подгруппы характерна — рѣзко выраженная плодосмѣнная система полеводства. Въ погонѣ за увеличеніемъ (всегда выгоднымъ) массы заводского матеріала, здѣсь не только не допускаютъ обыкновенно послѣдовательнаго воздѣлыванія двухъ злаковъ, но чаще, на оборотъ, допускаютъ послѣдовательное воздѣлываніе двухъ корнеплодовъ, даже одного вида.

Само собою понятно, что характеризуя системы, мы говоримъ о болѣе или менѣе рѣзко выраженныхъ типахъ, чѣмъ вовсе не исключается возможность существованія хозяйствъ смѣшаннаго характера.

При предлагаемомъ опредѣленіи системы хозяйства, та система, которую называютъ и до сихъ поръ еще плодопереѣнной, — уничто-

жается, и это намъ кажется весьма желательнымъ, въ виду того, что въ послѣднее время никакого опредѣленнаго представленія съ названіемъ этой системы не соединяется.

Извѣстно, что первоначально „отецъ этой системы,“ Тэръ и его послѣдователи, въ томъ числѣ и Тюненъ, считали плодосѣвной системой только хозяйства, характеризующіяся слѣдующими признаками: 1) строгимъ чередованіемъ растений, недопускающихъ посѣва другъ за другомъ двухъ злаковъ, 2) полнымъ отсутствіемъ пара и выгоновъ и, слѣдовательно, строго стойловыхъ содержаніемъ скота и 3) посвященіемъ по крайней мѣрѣ $\frac{1}{2}$ всей обрабатываемой площади (пашни) воздѣлыванію кормовыхъ растений, къ которымъ причислялись и корнеплоды. Въ силу 3-го пункта это должны были быть, слѣдовательно, хозяйства скотоводственные, по нашей номенклатурѣ, и при томъ (въ силу 2-го пункта) довольно высокой степени интенсивности. Неудивительно поэтому, что — отыскивая для нихъ мѣсто въ своемъ уединенномъ государствѣ, окруженномъ пустыней, производящей исключительно продукты скотоводства, — Тюненъ пришелъ къ выводу, что тамъ они совсѣмъ не могутъ существовать, благодаря дешевизнѣ продуктовъ скотоводства вызываемой возможностью доставки ихъ изъ весьма отдаленныхъ районовъ уединеннаго государства.

И у современныхъ писателей встрѣчаются взгляды на плодосѣвное хозяйство, близко подходящіе ко взглядамъ Тэра и Тюнена. Такъ Зеттегастъ (II, 103) говоритъ, что хозяйство, въ сѣвооборотѣ котораго злаковыя и широколиственные растенія чередуются правильно между собою, не всегда будетъ „плодосѣвнымъ хозяйствомъ“ (Fruchtwechselwirthschaft) и что для того, чтобы оно было таковымъ, необходимо, чтобы былъ на лицо главный признакъ плодосѣвнаго хозяйства — самостоятельность полеводства. „Существованіе плодосѣвнаго хозяйства независимо отъ существованія естественныхъ травяныхъ пространствъ, потому что оно основано на томъ, что въ числѣ широколиственныхъ растений культивируются клеверныя и плугопольныя (Hackfrüchte) въ такомъ размѣрѣ, что скотоводство можетъ занять выдающееся положеніе въ хозяйствѣ.“

Изъ этого опредѣленія слѣдуетъ, что и по Зеттегасту плодосѣвная система хозяйства сохраняетъ характеръ скотоводственной,

какъ у Тера и Тюнена. Однако и Зеттегастъ вынужденъ сознаться, что теперь „односторонность взглядовъ относительно неизмѣнныхъ требованій системы отброшена: чистая (stricte) плодосмѣнная система хозяйства уступила свое мѣсто вольной или видоизмѣненной.“ При этомъ, однако, не указывается опредѣленно: удерживается-ли при этой новой системѣ требованіе „самостоятельности полеводства;“ въ приводимыхъ же сѣвооборотахъ нельзя признать удовлетворенія этому правилу. Таковы напримѣръ слѣдующіе сѣвообороты: I: 1) Свекла (Rüben), 2) Ячмень, 3) Клеверъ, 4) Пшеница, 5) Овесъ; и еще болѣе II: 1) Табакъ, капуста, корнеплоды; 2) Пшеница, 3) Ячмень, 4) Клеверъ, 5) Рапсъ, 6) Пшеница, 7) Горохъ и виковая смѣсь, 8) Рожь.

Гораздо болѣе опредѣленно на измѣненіе плодосмѣнной системы и, такъ сказать, распаденіе ея—указываетъ Людоговскій (151). Онъ говоритъ: „Изъ первоначальной плодосмѣнной системы... въ западной Европѣ развились слѣдующіе четыре типа плодосмѣнныхъ хозяйствъ... 1) Плодосмѣнные системы съ преобладающимъ скотоводствомъ, 2) Плодосмѣнные хозяйства въ связи съ заводами... 3) Плодосмѣнные хозяйства, основанныя на производствѣ торговыхъ растений. 4) Наконецъ, послѣдній типъ плодосмѣнныхъ хозяйствъ составляютъ — основанныя, какъ прежде, на производствѣ зерна.“

§ 8. Изъ всего сказаннаго о системахъ хозяйства мы считаемъ себя въ правѣ сдѣлать слѣдующіе выводы: 1) Система хозяйства обозначаетъ количественное и *качественное* сочетаніе капитала и труда съ землею, съ цѣлью извлеченія изъ земли соответствующихъ земледѣльческихъ (въ обширномъ смыслѣ слова) продуктовъ. 2) *Качество* сочетанія капитала и труда съ землею выражается, на первомъ мѣстѣ, тѣмъ продуктомъ или тѣми видами продуктовъ, которые хозяйство доставляетъ на рынокъ и ради производства которыхъ въ возможно болѣшемъ количествѣ и съ возможно большими выгодами все хозяйство организуется соответствующимъ образомъ. 3. Системы полеводства, отъ которыхъ до сихъ поръ заимствовали свои названія системы хозяйства, — являются опредѣлителями системъ хозяйства только на второмъ мѣстѣ и опредѣляютъ при этомъ главнымъ образомъ количественное отношеніе капитала къ землѣ (интенсивность), потому нѣтъ основанія именовать

системы хозяйства по системам полеводства, тѣмъ болѣе, что одна и та-же система полеводства можетъ существовать при совершенно разнохарактерныхъ хозяйствахъ. Это уже было сознано (см. приведенныя цитаты изъ Зеттегаста и особенно Людоговскаго), но примѣнялось почти исключительно къ „плодосмѣнной системѣ хозяйства“, какъ говорили, въ сущности же—къ „плодосмѣнной системѣ полеводства“, возможность существованія которой при различныхъ формахъ хозяйства бросалась въ глаза.

Замѣтимъ, наконецъ, что мы вездѣ называемъ отношеніе частей пашни, занятыхъ различными группами растений — чередованіемъ растений въ обширномъ смыслѣ или системой пашни, — а не системой полеводства, какъ это обыкновенно принято; подъ именемъ послѣдней мы разумѣемъ не только соотношенія частей пашни, занятыхъ различными растеніями, но и отношеніе всей пашни къ необрабатываемымъ угодьямъ—лугамъ и выгонамъ. Нѣкоторые нѣмецкіе авторы называютъ Feldsystem ¹⁾ то, что мы называемъ системой полеводства и Ackerbausystem ²⁾, отношеніе различныхъ группъ культивируемыхъ на пахатныхъ поляхъ растений между собою, т. е. то, что называютъ обыкновенно системой полеводства.

Очевидно, что при томъ опредѣленіи системы хозяйства, которое мы дали выше, не можетъ быть и рѣчи о томъ, что каждой системѣ хозяйства соответствуетъ извѣстная степень интенсивности. Если такія утвержденія имѣютъ до сихъ поръ мѣсто, то это потому, что систему хозяйства смѣшиваютъ съ системой полеводства. Системы же полеводства, дѣйствительно, въ значительной мѣрѣ разнятся между собою по высотѣ требуемой ими интенсивности ³⁾. Изъ этого послѣдняго обстоятельства, однако, вовсе не слѣдуетъ, что если интенсивность, требуемая данной системой полеводства выше, чѣмъ другой, то и стоимость производства продукта при первой выше, чѣмъ при второй. Мы уже указывали на ошибочность заключенія, что повышеніе интенсивности ведетъ къ повышенію

¹⁾ Напр. Schacht въ цитированной выше статьѣ.

²⁾ Такъ Крафтъ.

³⁾ Но и каждая система полеводства можетъ имѣть различную степень интенсивности и наиболее гибкой въ этомъ отношеніи слѣдуетъ признать наиболее совершенную—плодосмѣнную—систему.

стоимости производства. Но здѣсь мы еще разъ остановимся на этомъ вопросѣ, чтобы выяснить значеніе *раціональности*, — термина, который, по нашему мнѣнію, понимается не полно и не точно. Объектомъ для выясненія нашихъ представлений объ этомъ предметѣ, намъ послужить разборъ основаній, приведшихъ Тюнена къ заключенію, что на извѣстномъ разстояніи отъ города уединеннаго государства, выгонное хозяйство (*Koppelwirthschaft*) должно уступить свое мѣсто трехполью. Разобрать этотъ вопросъ тѣмъ болѣе интересно, что это былъ главный пунктъ, противъ котораго возражалъ въ свое время Тэръ ¹⁾.

Тюненъ рассуждалъ при этомъ слѣдующимъ образомъ. По мѣрѣ удаленія отъ города, цѣна хлѣба въ имѣніи — вслѣдствіе увеличенія транспортныхъ расходовъ — понижается и на извѣстномъ разстояніи пониженіе это достигаетъ такой степени, что отъ вырученной за хлѣбъ суммы не остается ничего на долю ренты, — другими словами — рента дѣлается равной нулю. Здѣсь культура должна была-бы прекратиться, если-бы не существовало возможности удешевить производство. Такая возможность представляется, прежде всего, въ видѣ уменьшенія площади воздѣлываемыхъ полей, ибо, въ силу увеличенія расходовъ съ увеличеніемъ разстоянія полей отъ усадьбы, нулевая рента со всего имѣнія данной площади обозначаетъ, что ближайшія къ усадьбѣ поля даютъ положительную ренту, а болѣе отдаленныя — отрицательную. Но, затѣмъ, на еще болѣемъ разстояніи отъ города, окажется, что и сокращеніе разстоянія полей не помогаетъ и рента дѣлается равной нулю, если система хозяйства (полеводства) остается прежняя. Нужно, слѣдовательно, поискать такую систему хозяйства (полеводства), при которой производство хлѣба обходилось бы дешевле, чѣмъ при избранной для уединеннаго государства семипольной выгонной системѣ (*Koppelwirthschaft*). Такую систему онъ находитъ въ трехпольной. Основаніемъ такого заключенія служить то обстоятельство, что при этой системѣ полеводства уничтожаются тѣ работы, которыя при выгонной системѣ вызываютъ наибольшее количество рас-

¹⁾ Möglinsche Annalen der Landwirthschaft. Neuzehten Bandes, Erstes Stück Ausgegeben am 5-ten März 1827.

хода. Однако, уменьшение расхода имеет значение только в том случае, если понижение урожая, происходящее вследствие изменения системы, не слишком велико, потому Тюненъ и останавливается, прежде всего, на вопросе, какъ велика будетъ производительность почвы при трехпольи. При этомъ онъ самъ (р. 68 ff) указываетъ, что между содержаниемъ гумуса и урожаями не существуетъ прямой пропорциональности, и даже выставляетъ гипотезу, что урожаи пропорциональны корнямъ квадратнымъ изъ количествъ гумуса, при одинаковыхъ физическихъ свойствахъ почвы. Тѣмъ не менѣе, во всѣхъ своихъ вычисленияхъ, онъ исходитъ изъ предположенія, что урожаи пропорциональны количеству гумуса въ почвѣ. Такое отступленіе оправдывается тѣмъ, что количество гумуса въ каждомъ изъ клиньевъ сѣвооборота не очень сильно разнится отъ среднего его количества во всѣхъ клиньяхъ. Произведенное нами вычисленіе истощенія и обогащенія семипольнаго сѣвооборота, принимая урожаи пропорциональными корню квадратному изъ плодородія, разнятся отъ вычисленныхъ Тюненомъ всего на 0,8 возовъ навоза и, слѣдовательно, вмѣсто получаемыхъ Тюненомъ 500,8⁰ богатства, послѣ перваго сѣвооборота, оказалось бы 503,36⁰, т. е. обогащеніе было бы нѣсколько больше, чѣмъ принимаетъ Тюненъ. Обогащеніе это должно бы, по принятой Тюненомъ нормѣ, повести къ увеличенію урожая ржи въ слѣдующій оборотъ на 0,67 шекфеля. Разница въ урожаяхъ ячменя и овса оказывается весьма значительной и именно для ячменя на 19%, а для овса на 31,33% больше, чѣмъ у Тюнена. Хотя послѣднее обстоятельство доказываетъ, что рента получится здѣсь выше, чѣмъ при предположеніи Тюнена, но такъ какъ ни то, ни другое соотношеніе богатства и плодородія не доказаны, то указанный результатъ не можетъ имѣть большого значенія.

Гораздо важнѣе то, что качества растеній здѣсь совсѣмъ игнорируются и они различаются только по степени истощенія. Понятно, когда источникомъ плодородія считалось такое неопредѣленное вещество какъ гумусъ, иначе и нельзя было поступать. Однако, извѣстно, что и минеральная теорія статики, или скорѣе — минеральная теорія питанія растеній, — установивъ, что различныя растенія берутъ изъ почвы питательныя вещества въ различныхъ отношеніяхъ

и раздѣливъ всё растенія на известковыя, калийныя и т. д., — тѣмъ не менѣе, по отношенію къ потребностямъ растеній, пришла къ совершенно ложному выводу. Было, именно, рѣшено, что тѣ растенія, которыя въ наибольшемъ количествѣ извлекаютъ изъ почвы напр. кали, должны быть удобряемы кали; которыя извлекаютъ фосфорную кислоту—должны и удобряться туками, содержащими эту кислоту.

Во всѣхъ этихъ разсужденіяхъ, однако, чрезвычайно мало обращали вниманія на растенія и устремляли главное вниманіе на почву: ея обогащеніемъ или истощеніемъ хотѣли объяснить все. Эта то ошибка особенно рѣзко выступаетъ у Тюнена въ главѣ о переходѣ къ трехполью. Здѣсь онъ, вычисляя, сколько градусовъ плодородія заключаютъ всё семь клиньевъ семипольнаго выгоннаго хозяйства и соотвѣтственные три клина трехполья, находитъ, что, если раздѣлить первое число на 7, а второе на 3, — среднее плодородіе каждаго клина семиполья будетъ 373^0 , а трехполья 443^0 , и отсюда заключаетъ, что, слѣдовательно, почва такого плодородія, которое даетъ возможность въ семипольномъ хозяйствѣ получать 10 зеренъ, даетъ въ трехпольи только $10 \times \frac{373}{443} = 8,4$. Это, однако, очевидная натяжка, такъ какъ и въ томъ и въ другомъ сѣвооборотѣ засѣянные рожью и ячменемъ поля, по вычисленію самого Тюнена, имѣютъ одинаковое плодородіе. Если затѣмъ Тюненъ замѣчаетъ (90), что то поле, которое въ трехпольи давало урожай въ 8,4 зеренъ, при переходѣ къ семипольному выгонному хозяйству даетъ 10 зеренъ, то это, можетъ быть, и вѣрно, но зависитъ отъ концентрации удобренія на меньшей площади, каковая концентрація, однако, какъ онъ самъ замѣчаетъ нѣсколько ранѣе (р. 87), не указываетъ, что въ общемъ поле сдѣлалось болѣе богато. Тѣмъ не менѣе, весьма вѣроятно, что утвержденіе Тюнена о меньшей производительности почвы въ трехпольи при одинаковомъ ея плодородіи (въ смыслѣ Тюнена, въ сущности же богатствѣ) заимствовано имъ прямо изъ практики; но тогда, — если признать этотъ эмпирическій выводъ вѣрнымъ — опровергается вся теорія, и всё вычисленія Тюнена, ибо это показываетъ, что величина урожая, кромѣ содержанія того или другого числа факторовъ плодородія въ почвѣ, зависитъ и отъ другихъ факторовъ и, между прочимъ, какъ здѣсь, отъ

формы и характера сѣвооборота ¹⁾. Здѣсь, однако, мы можемъ только догадываться, что результатъ зависитъ отъ сѣвооборота; въ тѣхъ же вычисленияхъ, которыя приводятъ Тюнена къ заключенію, что трехполье, сравнительно съ семипольемъ, даетъ сбереженія въ расходахъ, результатъ совершенно очевидно зависитъ отъ сѣвооборота. Оказывается, именно, что около $\frac{1}{2}$ сбереженія въ расходахъ при переходѣ къ трехполью падаетъ на сбереженіе при обработкѣ мягкаго пара (Mürbebrache), сравнительно съ залежью изъ подъ выгона семиполья (Dreeschbrache). Но, если сѣвооборотъ семиполья измѣнить такимъ образомъ, чтобъ сѣять овесъ не третьимъ хлѣбомъ послѣ пара, какъ предполагаетъ Тюненъ, а тотчасъ послѣ выгона, помѣщенного вслѣдъ за ячменемъ, то, очевидно, не будетъ никакой надобности вспахивать этотъ выгонъ 4 раза и затрачивать массу работы на боронованіе, какъ предполагалъ Тюненъ; достаточно будетъ, съ осени вспахать выгонъ и весной прямо посѣять подъ борону овесъ ²⁾. Это возможно именно на такой средней почвѣ, какую Тюненъ предполагалъ въ своемъ уединенномъ государствѣ и при этомъ, какъ мы знаемъ теперь, урожай ржи ничуть не пострадаетъ, а урожай травъ (помѣщаемыхъ на менѣе истощенной почвѣ, по ячменю), и согласно Тюнену, долженъ увеличиться, что и даетъ возможность поднять выгонъ съ осени, вмѣсто того, чтобъ дѣлать это, какъ у Тюнена, весной „по окончаніи весеннихъ посѣвовъ“, какъ онъ говоритъ относительно пара трехполья (pag. 362). Увеличится, вѣроятно, и урожай овса и если, конечно, подъ рожь будетъ необходима еще одна или двѣ вспашки, то одна изъ нихъ замѣняетъ только вспашку подъ овесъ, и во всякомъ случаѣ число

¹⁾ Какъ извѣстно въ послѣднее время это положеніе энергически защищалъ Браунгартъ. См. Landwirth. Jahrbüch. 1883. B. XII. Braungart. Dr. K. Die Landbaustatik, namentlich der Werth von Brache und Fruchtwechsel etc. p. 851 ff.

²⁾ Тэръ (I. с. p. 31) совѣтовалъ для сокращенія расходовъ по обработкѣ залежнаго пара сократить площадь его, увеличивая число лѣтъ подъ залежью. Впрочемъ и самъ Тюненъ указываетъ (p. 165), что могутъ быть различныя переходныя формы хозяйства, при которыхъ производство обходится дешевле, чѣмъ при семипольи: такой переходной формой онъ считаетъ напр. извѣстный меклембургскій 12-ти польный сѣвооборотъ; повидимому, однако, всѣмъ этимъ переходнымъ формамъ онъ придавалъ меньшее значеніе, чѣмъ онъ того заслуживали.

обработокъ подъ рожь не превзойдетъ трехъ, которыя считаетъ Тюненъ необходимыми для трехполья. Допуская даже, что первая обработка выгона (подъ овесъ) будетъ нѣсколько тяжелѣе, чѣмъ обработка мягкаго пара трехполья, мы все-же прійдемъ къ выводу, что разница здѣсь не можетъ быть особенно значительна, такъ какъ главное превышеніе расходовъ происходитъ отъ бороньбы; да къ тому-же, указанныя еще Тэромъ обстоятельства, сопровождающія трехполье, значительно уменьшаютъ выгоды отъ этого сбереженія. Тэръ (1. с. р.23) указывалъ, между прочимъ, что паръ трехполья трудно обрабатывается, потому что къ обработкѣ его приходится приступать только въ іюлѣ, вслѣдствіе потребности въ парѣ для выгона. Тюненъ въ своемъ возраженіи (р. 361 изд. 2-го) указываетъ, что Тэръ смѣшиваетъ здѣсь условія дѣйствительности съ условіями уединеннаго государства, гдѣ недостатка въ выгонахъ не можетъ быть. Однако, указаніе Тэра этимъ не вполне устранено, ибо онъ указываетъ кромѣ того, что площадь пара въ трехпольи, относительно всей площади пашни и въ частности относительно обрабатываемой въ данномъ году части, значительно болѣе, чѣмъ при семипольи и это обстоятельство также не мало стѣсняетъ въ выборѣ времени для обработки и дѣлаетъ почти невозможной своевременную обработку пара. Потому, часто „вмѣсто троекратной обработки залежнаго пара (Dreeschbrache) требуется четырехкратная обработка мягкаго пара,“ заключаетъ Тэръ.

Такимъ образомъ, та часть выгодъ при переходѣ къ трехполью, которая происходитъ отъ сбереженія при обработкѣ пара ($\frac{2}{5}$ общей суммы сбереженія въ расходахъ по вычисленію Тюнена) или совсѣмъ уничтожится небольшимъ измѣненіемъ сѣвооборота семиполья, или же — значительно уменьшится, вслѣдствіе приведенныхъ Тэромъ соображеній, и останется только выгода отъ уменьшенія разстоянія полей. Разстояніе полей, конечно, весьма важный факторъ, и уменьшеніе расходовъ, вслѣдствіе уменьшенія его, весьма важно; однако, если принять во вниманіе указанное выше Тюненомъ уменьшеніе урожайности отъ перехода къ трехполью на 1,6 зерна, то оказывается, что одно это обстоятельство значительно компенсируетъ выгоды перехода, ибо, вычисляя по даннымъ Тюнена (р. 113) уменьшеніе дохода и расхода вслѣдствіе этого обстоятельства, получаемъ,

что валовой доходъ уменьшается на 289,6 шефф. — 172,7 тал. (принимая во вниманіе и сбереженіе на разстояніи), т. е. что уже при цѣнѣ 0,596 тал. за шефф. — одинъ фактъ уменьшенія производительности съ переходомъ къ трехполью уничтожаетъ всѣ выгоды этого перехода, между тѣмъ, по вычисленіямъ Тюнена, трехпольное хозяйство только при цѣнѣ большей 0,665 тал. за шефф. дѣлается менѣе выгодно, чѣмъ семипольное (см. § 14, р. 118). Съ современной точки зрѣнія мы должны сказать еще слѣдующее. По вычисленіямъ Тюнена, въ трехпольномъ хозяйствѣ можетъ быть занято подъ зерновую культуру только 24% всей площади, взамѣнъ 43% въ семипольи. А всякое уменьшеніе воздѣлываемой площади дѣлается менѣе удобнымъ приложеніе разныхъ механическихъ улучшеній, сокращающихъ расходъ на работы и улучшающихъ качество самой работы. Такъ, — возможно, что при 24% площади подъ хлѣбами (что наприм. при общей площади 700 десятинъ составитъ 188 десят.) работа жатвенными машинами окажется невыгодной, точнѣе говоря, — сбереженіе на текущемъ расходѣ при работѣ жнеями не покроетъ расхода на проценты съ капитала въ жнеяхъ; тогда какъ, при 43% (т. е. въ предъидущемъ примѣрѣ 300 дес.) работа жней, на оборотъ, окажется выгодной, т. е. сумма процентовъ плюсъ погашенія капитала и плюсъ текущій расходъ (ремонтъ и уходъ за машиной, рабочая плата) составятъ меньше суммы текущего расхода, который нужно было-бы произвести при уборкѣ безъ жней. То же слѣдуетъ сказать относительно молотилокъ. Введеніе этихъ орудій (по крайней мѣрѣ жней) уменьшить и значеніе разстоянія, какъ фактора, увеличивающаго расходъ на работы, ибо наибольшая величина этого увеличенія (по Тюнену) приходится именно на уборку, а жнеи содѣйствуютъ быстротѣ уборки и уменьшаютъ, слѣдовательно, значеніе расхода, зависящаго отъ разстоянія. 2) Съ современной точки зрѣнія мы должны признать сверхъ того, что культура травъ на поляхъ производитъ обогащеніе полей не только внесеніемъ гумуса, но и переносомъ недоступныхъ злаковымъ хлѣбамъ минеральныхъ питательныхъ веществъ изъ глубокихъ слоевъ въ верхніе, откуда заимствуютъ свою пищу хлѣба, и, наконецъ, прямымъ обогащеніемъ азотомъ. 3) Наконецъ, рискъ при трехпольи несравненно болѣе, чѣмъ при семипольи, уже потому, что здѣсь ме-

нѣе разнообразія въ культурѣ (въ примѣрѣ Тюнена два злака вмѣсто трехъ) ¹⁾. Этимъ обстоятельствомъ, съ современной точки зрѣнія, уничтожаются всѣ преимущества трехполья какъ экстенсивной формы хозяйства, по крайней мѣрѣ по скольку на нихъ указывалъ Тюненъ.

Мы особенно останавливаемся на этомъ потому, что изъ всѣхъ своихъ вычисленій Тюненъ дѣлаетъ слѣдующій выводъ: „Огороженное выгонное хозяйство (Koppelwirthschaft) не имѣетъ, слѣдовательно, абсолютныхъ преимуществъ передъ трехпольемъ; цѣна хлѣба обуславливаетъ, которая изъ этихъ двухъ системъ выгоднѣе... Очень низкія цѣны ведутъ къ трехполью, болѣе высокія — къ семиполью.“ Этотъ выводъ и до сихъ поръ повторяется многими авторами и считается почти неопровержимымъ.

Намъ кажется, что всѣ подобныя заключенія основаны на неполномъ пониманіи термина рациональность (какъ мы это замѣтили выше). Дѣло въ томъ, что слѣдуетъ различать два вида рациональности: 1) рациональность техническую и 2) рациональность экономическую, иначе: хозяйство должно быть рационально въ двухъ отношеніяхъ: въ отношеніи техники и въ отношеніи интенсивности. Рациональность техническая состоитъ въ томъ, чтобъ доставить культивируемымъ растениямъ тѣ техническія условія (обработку, удобрѣніе и проч.), при которыхъ каждое изъ нихъ находитъ для себя наиболѣе благоприятныя условія развитія. Рациональность экономическая состоитъ въ томъ, чтобъ интенсивность хозяйства была

¹⁾ Нужно замѣтить при этомъ, что самъ Тюненъ (В. I р. 157 ff) приходитъ къ выводу, что, для хозяйствъ, не имѣющихъ для зимняго корма достаточно лугового сѣна и вынужденныхъ слабравить солому зерномъ (овсомъ), выгоднѣе занять часть полей плодосмѣннымъ хозяйствомъ, спеціально съ цѣлью полученія зимняго корма (клевера), хотя-бы при этомъ цѣна зерна и не покрывала расходовъ по производству его въ этомъ плодосмѣнѣ. Выводъ этотъ онъ принимаетъ, впрочемъ, только условно, говоря, что онъ не рѣшается дать категорическій совѣтъ, но думаетъ, что подробное изслѣдованіе привело-бы къ утвердительному отвѣту. Тѣмъ, въ своей рецензіи 1-й части труда Тюнена, также говоритъ, что, даже въ районѣ скотоводства, — для той части земли, которая должна быть воздѣлана, — плодосмѣнная система все еще останется умѣстной (rathsam), — потому что ведомая по англійской, а не бельгійской системѣ плодосмѣнная система требуетъ, сравнительно съ величиною доставляемаго ею продукта, менѣе расходовъ, чѣмъ трехполье (l. c. р. 56).

на столько высока, что-бы получила наивысшая, возможная при данныхъ условіяхъ, рента. Обыкновенно ограничиваются указаніемъ именно на экономическую раціональность, совершенно игнорируя раціональность техническую. Конечно, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, между этими двумя требованіями можетъ возникать коллизія и тогда, понятно, придется всегда отдать предпочтеніе экономической раціональности, т. е. пожертвовать нѣкоторыми требованіями технической раціональности, ради того, чтобы не перейти предѣла интенсивности, предписываемой раціональностью экономической. Обыкновенно, однако, если и не высказывается ясно, то молча допускается, что во всѣхъ старыхъ (мы назвали бы ихъ эмпирическими) системахъ, нераціональная техника есть, именно, послѣдствіе того, что замѣна ея техникой болѣе раціональной повела бы къ увеличенію интенсивности, выше предѣла, допускаемаго экономической раціональностью. На самомъ же дѣлѣ, на той степени развитія, на которой стоитъ въ настоящее время земледѣльческая техника, всякая система можетъ быть технически раціональна, даже и при очень незначительной степени интенсивности и по крайней мѣрѣ вовсе не должна быть такъ нераціональна, какъ напр. такъ называемое трехполье, которое въ высокой степени нераціонально съ технической стороны. Во 1-хъ, выгоны здѣсь всегда мало производительны. Если почва песчаная, то она мало производительна и вслѣдствіе малаго содержанія питательныхъ веществъ и вслѣдствіе того, что на такой почвѣ скотъ выдавливаетъ ногами и вырываетъ зубами траву нерѣдко совѣмъ съ корнемъ, тѣмъ болѣе, что держать приходится овецъ, которыя одни только и могутъ использовать здѣсь растительность. Если почва тяжелая, глинистая или вообще мелкоземистая, то она легко утаптывается до такой степени, что немногія растенія могутъ существовать на ней, благодаря ея излишней плотности; она, къ тому же, нерѣдко заплываетъ и удерживаетъ влагу на столько сильно, что, — особенно въ вытопанныхъ ногами скота ямахъ, — появляются кислые злаки или даже болотная растительность (хвощи). Если, наконецъ, почва средняя-суглинистая или черноземная, то, — смотря по большому или меньшему содержанію песка, — она приближается то къ той, то къ другой изъ первыхъ двухъ и страдаетъ тѣми или другими недостатками. Только въ исключительныхъ положеніяхъ, напр.

на альпійскихъ горныхъ мѣстностяхъ, или при исключительной почвѣ, какъ на маршахъ побережья сѣвернаго и частью балтійскаго моря, — можно считать рациональнымъ существованіе постоянныхъ выгоновъ. Да и то, для послѣдняго изъ указанныхъ случаевъ (марши), еще гадательно, не выгоднѣе было-бы вмѣсто постоянныхъ выгоновъ, какіе здѣсь часто еще имѣются, даже при орошеніи (мнѣ самому случилось видѣть орошаемыя пространства постоянныхъ выгоновъ, раздѣленныхъ на отдѣльные участки (Koppeln) подѣ Бременомъ), эксплуатировать эти пространства попеременно подѣ хлѣбъ и выгонъ. Во всякомъ же случаѣ, хозяйство здѣсь исключительное и, можетъ быть, обязанное своимъ существованіемъ главнымъ образомъ удобству сбыта откормленнаго скота въ Англію и другія мѣстности. Нераціональность постоянныхъ выгоновъ съ современной точки зрѣнія, вытекаетъ еще и изъ того, что, какъ доказано трудами Жули, Дегерена и др. ¹⁾, на бывшихъ долгое время подѣ травую пространствахъ, накапливается значительное количество азота, который растительность не можетъ здѣсь использовать и который, между тѣмъ, крайне необходимъ для произрастанія хлѣбныхъ злаковъ. Обратно, здѣсь непременно должно происходить истощеніе относительно минеральныхъ питательныхъ веществъ, вслѣдствіе постоянного удаленія ихъ, тѣмъ болѣе, что сильное уплотненіе почвы, разъ она сколько нибудь способна къ уплотненію, лишаетъ растительность возможности извлекать эти вещества изъ болѣе или менѣе глубокихъ слоевъ почвы. Значитъ, съ одной стороны — накапливается бесполезно для хозяйства весьма цѣнное питательное вещество, — азотъ, — съ другой, — почва лишается не менѣе цѣнныхъ для растений питательныхъ веществъ, а потому и естественно, что производительность, хотя бы прежде она была высока, должна постепенно понижаться. Если можно еще сказать, что вредъ отъ утаптыванія дѣлается чувствителенъ только при недостаточной величинѣ выгона (хотя и это невѣрно), то вредъ отъ истощенія и накопленія избытка азота — во всякомъ случаѣ ничѣмъ не можетъ быть уничто-

¹⁾ См. П. Будринъ. Искусственные, преимущественно азотистыя удобрения. Варшава. 1888. Факты, указывающіе обогащеніе, собраны здѣсь на стр. 55—95.

женъ, кромѣ уничтоженія постоянныхъ выгоновъ. Но кромѣ того, во 2-хъ, въ трехпольи крайне нераціонально эксплуатируются и поля. Конечно, при помощи перенесенія съ выгоновъ и луговъ достаточнаго количества питательныхъ веществъ, можно поддерживать поля въ извѣстномъ состояннн плодородія. Но самое количество полевыхъ клинцевъ дѣлаетъ невозможнымъ правильную эксплуатацію этого плодородія и вызываетъ огромный рискъ. Можно, конечно, при этой системѣ воздѣлывать въ озимомъ полѣ рожь и пшеницу, а въ яровомъ овесъ и ячмень, но это почти и всѣ растенія, которыя допускаются здѣсь, если желать использовать почву сколько нибудь раціонально. Такъ, напр., просо здѣсь почти уже не можетъ найти себѣ мѣста, ибо поля для него слишкомъ засорены (послѣ удобренія въ озимомъ клину) или слишкомъ истощены — въ яровомъ клину. Подобнымъ же образомъ, даже и гречиха раціонально не должна имѣть здѣсь мѣста, особенно при удобреннн въ каждый 3-й, а не 6-й или 9-й годъ, ибо растеніе это, не требуя большого запаса питательныхъ веществъ въ почвѣ, конечно, не должно быть засѣваемо тотчасъ по удобреннн, въ озимомъ клину; но его не раціонально высѣвать здѣсь и въ яровомъ, ибо, отѣняя хорошо почву, оно очищаетъ ее отъ сорныхъ травъ, а между тѣмъ эта очистка здѣсь только вредитъ, лишая паръ растительности, служащей отчасти кормомъ скоту, или остается по крайней мѣрѣ безъ пользы, тогда какъ при другихъ условіяхъ, оно могло принести значительную пользу. Сказанное о гречихѣ, можно распространить и на всѣ очищающія растенія, какъ кукуруза, подсолнечникъ, корнеплоды и прядильныя (конопля, ленъ). Относительно многихъ изъ поименованныхъ растений нельзя даже сказать, что культура ихъ не соответствуетъ той интенсивности, которая допустима здѣсь. Таковы напр. просо, гречиха, даже кукуруза и конопля. Наконецъ, въ 3-хъ, какъ мы только что показали, слѣдуетъ считать по меньшей мѣрѣ недоказаннымъ, что интенсивность трехполья ниже напр. той семипольной выгонной системы, которую Тюненъ противопоставляетъ ему. Къ сожалѣнію, мы не имѣемъ подробныхъ расчетовъ Тюнена относительно способа вычисления различныхъ расходовъ въ той и другой системѣ. Но, на сколько можно судить изъ имѣющихся въ его книгѣ данныхъ, заключеніе основано только на томъ, что количество требуемыхъ трех-

польемъ дней работы скота и людей меньше, чѣмъ количество дней работы въ семипольи. Съ практической точки зрѣнія имѣеть, однако, значеніе не количество дней работы, особенно скота, а количество расхода на эти работы, а это не всегда совпадаетъ. Одно и то же число рабочихъ и головъ рабочаго скота можетъ доставить довольно значительно разнящіяся другъ отъ друга числа рабочихъ дней, въ зависимости только отъ распредѣленія работъ. Благодаря указанному однообразію культуръ трехполья, здѣсь всегда работы будутъ сгруживаться (какъ указывалъ еще Тэръ)¹⁾, болѣе или меньше къ одному времени, тогда какъ въ другое время и скотъ и рабочіе будутъ проводить время въ вынужденной праздности. При болѣемъ разнообразіи культуръ, наоборотъ, тѣ же люди, съ помощью того же скота, произвели бы болѣе количество работы, при томъ же расходѣ на ихъ содержаніе. Ясно, напр., что, культивируя, — рядомъ съ рожью, пшеницей, ячменемъ и овсомъ, — еще просо и гречу, которыя требуютъ значительно болѣе поздняго сѣва и убираются также позже прочихъ хлѣбовъ, можно съ тѣмъ же числомъ рабочихъ людей и инвентаря исполнить болѣе работы.

Но, если при меньшей раціональности съ технической стороны, трехполье не менѣе интенсивно, чѣмъ семипольное выгонное хозяйство, или вообще другая, болѣе раціональная технически форма хозяйства, то, слѣдовательно, и съ экономической — оно нераціонально при тѣхъ именно условіяхъ экстенсивности, при которыхъ оно существуетъ. Значить, — оно вообще теряетъ всякій *raison d'être*. Это заключеніе мы въ особенности имѣемъ право сдѣлать на томъ основаніи, что, какъ мы указали выше, повышеніе интенсивности вовсе не однозначуще съ увеличеніемъ стоимости продукта, а если намъ говорятъ, что условія хозяйства здѣсь экстенсивны, то это именно должно значить, что въ данной мѣстности *цѣнность* продукта не должна превышать извѣстной нормы, должна быть возможно низка, что часто гораздо лучше достигается при повышеніи интенсивности, благодаря именно одновременному увеличенію раціональ-

¹⁾ Тэръ замѣчаетъ въ названной выше рецензіи: „мнѣ кажется, что всеобщій опытъ указываетъ, что при одинаковой почвѣ въ трехпольныхъ хозяйствахъ держится больше рабочаго скота на данную площадь, чѣмъ при Koppelwirtschaft“. (1. с. р. 24).

ности, — на первомъ мѣстѣ рациональности технической, которая совпадаетъ и съ экономической. Поэтому указаніе Людоговскаго, что мы должны будемъ въ нашихъ степяхъ перейти отъ переложнаго хозяйства къ трехполью совершенно не соотвѣтствуетъ требованію рациональности.

Вообще, слѣдуетъ замѣтить, что, придавъ слишкомъ большое значеніе исторически сложившимся формамъ, мало обращали вниманіе на то, какой видъ при современныхъ условіяхъ должна имѣть рациональная система хозяйства.

§ 9. Резюмируя сказанное о схемѣ Тюнена мы можемъ сдѣлать слѣдующіе выводы:

1) Основными положеніями, послужившими для построенія схемы уединеннаго государства, слѣдуетъ признать слѣдующія два: а) увеличеніе интенсивности хозяйства ведетъ за собою увеличеніе стоимости производства продукта; б) — для удешевленія производства, хозяйство, по мѣрѣ удаленія отъ центрального города, должно дѣлаться болѣе экстенсивнымъ и такъ какъ каждой системѣ хозяйства соотвѣтствуетъ извѣстная степень интенсивности, то системы хозяйства и уступаютъ постепенно одна другой мѣсто, располагаясь концентрическими кругами вокругъ центра. Оба эти положенія, какъ мы видѣли, невѣрны: въ первомъ упущено изъ виду различіе между основнымъ и оборотнымъ капиталомъ — по отношенію къ увеличенію стоимости производства; во второмъ же смѣшиваются, во 1-хъ системы хозяйства и системы полеводства (въ сущности всѣ системы хозяйства въ уединенномъ государствѣ, за исключеніемъ районовъ вольнаго хозяйства и дикаго скотоводства, — суть системы зерновые, что видно изъ того, что скотоводство невыгодно); во 2-хъ, при сравненіи системъ полеводства (трехполья и выгонной) упущено изъ виду значеніе технической рациональности и самое сравненіе стоимости производства при той и другой системѣ возбуждаетъ сомнѣніе въ правильности.

2) По отношенію къ техникѣ расчетовъ Тюнена слѣдуетъ замѣтить, что она вообще очень груба и потому при нѣкоторыхъ вычисленіяхъ (стоимость транспорта и величина расходовъ выражаемая въ деньгахъ) допущены такія грубыя неточности, которыя приводятъ, при измѣненіи немногихъ условій, къ абсурднымъ заключе-

ніямъ. (Производство всѣхъ продуктовъ вдали отъ города при пониженіи стоимости транспорта).

3) Если разсматривать уединенное государство Тюеня съ точ- ки зрѣнія современной земледѣльческой техники, то придется къ слѣ- дующимъ выводамъ: хозяйство по мѣрѣ приближенія къ городу мо- жетъ производить хлѣбъ болѣе дорого, чѣмъ въ болѣе отдаленныхъ мѣстахъ и при этомъ все же получать ренту. Но это не значить, что по мѣрѣ удаленія отъ города хозяйство должно дѣлаться экстен- сивнѣе: интенсивность должна здѣсь понижаться только по столѣкку, по скольку это пониженіе вызывается необходимостью понизить цѣнность продукта (зерна); тѣ же методы производства, которые ведутъ къ уменьшенію цѣнности продукта (увеличенію производи- тельности труда), — *хотя бы при увеличеніи интенсивности хо- зяйства*, — должны здѣсь прилагаться не въ меньшей, а даже въ болѣе- шей степени, чѣмъ въ ближайшихъ къ городу районахъ. (Здѣсь болѣе- шій интересъ въ приложеніи такихъ методовъ (главнымъ обра- зомъ примѣненія машинъ) и потому, что цѣна работы выраженная въ продуктѣ, здѣсь выше). Принимая во вниманіе, что современемъ методы эксплуатаціи почвы улучшаются, и дѣлается возможнымъ производить все болѣе дешево, нужно вывести изъ сказаннаго, что улучшение техники будетъ содѣйствовать расширенію діаметра уеди- неннаго государства.

Таковы наши выводы по отношенію къ сельско-хозяйственнымъ, такъ сказать, основамъ уединеннаго государства. Но уединенное государство, кромѣ сельско-хозяйственныхъ основъ, имѣетъ еще основу политико-экономическую,—которая заключается въ теоріи ренты. Теорія ренты, которой слѣдуетъ Тюненъ, по существу сходна съ теоріей ренты Рикардо, потому намъ необходимо разсмотрѣть на сколько приемлема эта теорія и, въ случаѣ надобности, поискать для нея замѣны. Это мы и сдѣлаемъ въ слѣдующемъ отдѣлѣ.

ОТДѢЛЪ II.

УЧЕНІЕ О РЕНТѢ.

ГЛАВА 1.

Ученіе о рентѣ Рикардо и возраженія противъ него Родбертуса.

§ 1. Ученіе о рентѣ представляетъ, безъ сомнѣнія, центральный пунктъ всего политико-экономическаго ученія Рикардо. Въ зависимость отъ высоты ренты онъ ставитъ какъ прибыль, такъ и рабочую плату. Прибыль, какъ извѣстно, понижается, по Рикардо, вслѣдствіе возрастанія ренты, рабочая плата повышается, также только благодаря возрастанію ренты, т. е. только по столько, по сколько вздорожаніе хлѣба, — вслѣдствіе перехода къ худшимъ землямъ или необходимости приложенія болѣешихъ капиталовъ къ воздѣлыванію земли, — повело къ повышенію ренты.

Словомъ, все распредѣленіе общественнаго продукта исходитъ изъ движенія ренты. Теорія ренты Рикардо настолько общеизвѣстна, что излагать ее представляется намъ излишнимъ. Напомнимъ только основныя положенія, на которыхъ она построена:

1. Рента есть доходъ землевладѣльца, уплачиваемый ему за пользованіе первоначальными и неистощимыми свойствами почвы.

2. Она возникаетъ вслѣдствіе того, что количество земли ограничено, а качество ея разнообразно. Пока для удовлетворенія потребностей населенія въ земледѣльческихъ продуктахъ достаточно воздѣлывать лучшія, т. е. болѣе плодородныя и болѣе удобно расположенныя земли, — ренты не существуетъ. Но, когда подъ обработку поступаютъ менѣе плодородныя, или болѣе отдаленныя

земли, то фермеры первоклассных земель должны платить ренту землевладельцу, иначе они получали-бы большую прибыль, чѣмъ фермеры земель второго рода.

3. Образование ренты или возрастание ея возможно и другимъ путемъ именно — вслѣдствіе необходимости приложить къ землѣ большій, чѣмъ прежде, капиталъ. Этотъ прибавочный капиталъ всегда приноситъ меньшій доходъ въ продуктахъ, чѣмъ первый и, слѣдовательно, если цѣна продукта поднялась такъ высоко, что меньшее количество, произведенное вторымъ капиталомъ, доставляетъ фермеру достаточную прибыль, то первый капиталъ приносилъ-бы прибыль выше нормальной. Вотъ этотъ-то излишекъ и беретъ себѣ землевладелецъ въ видѣ ренты.

4. Рента всегда повышается только вслѣдствіе двухъ приведенныхъ причинъ: а) необходимости перейти къ обработкѣ земель, на которыхъ цѣнность продукта больше, чѣмъ на прежде воздѣлывавшихся, вслѣдствіе меньшаго богатства и плодородія этихъ земель, или вслѣдствіе ихъ большей отдаленности отъ рынка; и б) — вслѣдствіе необходимости примѣнить къ производству большій капиталъ, приносящій меньшій доходъ въ продуктахъ, чѣмъ прежній капиталъ.

5. Пониженіе и повышеніе рабочей платы не касается ренты, а ведетъ только къ противоположному измѣненію уровня прибыли.

6. Рента понижается только вслѣдствіе улучшеній въ технику земледѣлія, дѣлающихъ возможнымъ — или изъять наименѣ производительную часть капитала изъ производства, или оставить безъ обработки наименѣ производительныя почвы.

Таковы основныя положенія теоріи Рикардо.

Извѣстно, что эта теорія съ самаго появленія своего встрѣтила возраженія и въ числѣ ихъ обыкновенно болѣе важное значеніе придаютъ возраженіямъ американца Кэри. Мы, однако, не считаемъ нужнымъ приводить возраженій этого автора, такъ какъ они почти все повторены Родбертусомъ, возраженія котораго мы считаемъ болѣе основательными, а потому и приводимъ ихъ здѣсь.¹⁾

¹⁾ По нашему мнѣнію, изъ доводовъ Родбертуса наиболѣе существенны „возраженія съ точки зрѣнія сельскаго хозяйства“ (въ его сочиненіи „Zur Beleuchtung der socialen Frage“. Berlin. 1876), потому мы на нихъ только и остановимся.

§ 2. Родбертусъ указываетъ, прежде всего, что фундаментъ теоріи ренты Рикардо слѣдуетъ считать положеніе, что ренту составляетъ избытокъ чистаго дохода, который даетъ капиталъ, приложенный къ добыванію сырья при болѣе благопріятныхъ условіяхъ, сравнительно съ такимъ же капиталомъ, который необходимо приложить къ производству при условіяхъ наименѣе благопріятныхъ, для того чтобы удовлетворить существующей потребности въ сырѣ (р. 59). Факты же различія въ плодородіи разныхъ почвъ и порядка ихъ занятія, на которые указываетъ Рикардо, Родбертусъ считаетъ несущественными; они могли бы и не существовать, а ходъ постепеннаго занятія земель могъ быть обратнымъ тому, какой предполагаетъ Рикардо, и все же теорія могла бы оставаться неизмѣнной. Что и самъ Рикардо признавалъ это въ нѣкоторой мѣрѣ, доказательство этому Родбертусъ видитъ въ его теоріи ренты съ рудниковъ, гдѣ уже не могло быть рѣчи о переходѣ отъ наиболѣе производительныхъ къ наименѣе производительнымъ, такъ какъ „кто-же могъ взглянуть въ нѣдра земли, чтобы выбрать себѣ наиболѣе производительные рудники?“ (61) ¹⁾.

Прибавимъ отъ себя, что у Рикардо есть и прямое указаніе, что положеніе о разной производительности капитала будетъ важнѣйшимъ для его теоріи; опровергая, именно, мнѣніе Адама Смита, что всякая земля приноситъ ренту, онъ говоритъ, что если бы и не существовало земель, не приносящихъ ренты, то это все равно, такъ какъ для теоріи безразлично — „затрачивается ли капиталъ въ старую, или новую почву, лишь бы только этотъ капиталъ только возстановлялся съ обыкновенной прибылью“ (258).

Переходя къ разбору теоріи Рикардо, Родбертусъ усматриваетъ противорѣчіе въ томъ, что переходъ къ болѣе отдаленнымъ отъ рынка землямъ приравнивается переходу къ менѣе плодороднымъ землямъ. Очевидно, что такое отождествленіе неправильно, ибо, съ одной стороны, почва не вездѣ одинаково плодородна (тогда, именно, переходъ къ болѣе отдаленнымъ землямъ всегда вель бы къ пониженію чистаго дохода), съ другой — рынки не расположены

¹⁾ Всѣ цифры въ скобкахъ означаютъ страницы названнаго сочиненія.

въ центрахъ наиболѣе плодородныхъ земель, — когда, слѣдовательно, переходъ къ болѣе отдаленнымъ былъ бы вмѣстѣ и переходомъ къ менѣе плодороднымъ землямъ. При возможности-же перехода къ болѣе плодороднымъ, хотя и болѣе отдаленнымъ землямъ, или обратно: отъ болѣе плодородныхъ далекихъ къ менѣе плодороднымъ близкимъ, — плодородіе и отдаленность часто могутъ уничтожать дѣйствіе одинъ другого. „И дѣйствительно,“ прибавляетъ онъ, „эта аргументація подтверждается ежедневнымъ опытомъ; мнѣ стоитъ только напомнить объ американскомъ и русскомъ хлѣбѣ, который изъ большого отдаленія давить на англійскій рынокъ; и, слѣдовательно... теорія Рикардо была-бы сдѣлана неѣйствительной на всѣ тѣ столѣтія, которыя потребуются еще, чтобы культивировать почву всего земнаго шара“ (64). Кромѣ того и фабричныя предпріятія нигдѣ не ведутся при совершенно одинаковыхъ условіяхъ; стоитъ только припомнить многочисленные секреты производства и различіе въ высотѣ рабочей платы. И при всѣхъ такихъ фабричныхъ предпріятіяхъ законъ опредѣленія цѣны по наименѣе производительному приложенію капитала, необходимому для покрытія потребности въ продуктѣ, — имѣетъ мѣсто — и, слѣдовательно, получается такой-же избытокъ дохода для болѣе благопріятно поставленныхъ предпріятій, какимъ является рента по Рикардо ¹⁾. Конечно, въ фабричной промышленности не существуетъ такого перехода отъ болѣе производительнаго приложенія къ менѣе производительному, какое предполагается по теоріи Рикардо для земледѣлія; но и для земледѣлія принятіе такого перехода означало бы, что при всякихъ условіяхъ долженъ настать часъ, когда все человѣчество умретъ съ голоду (67). Но далѣе, продолжаетъ

¹⁾ Замѣтимъ сейчасъ-же, что этотъ аргументъ, повторяющійся у многихъ другихъ авторовъ (см. напр. Neumann въ Schönberg's Handbuch) не имѣетъ никакого значенія: самъ Родбертусъ указываетъ, что число условій, разнообразящихъ фабричное производство, очень велико; а само собою ясно, что чѣмъ ихъ больше, тѣмъ чаще будутъ встрѣчаться такіа, которыя будутъ наклонять вѣсы въ разныя стороны; другими словами: большее число этихъ условій ведетъ къ тому, что въ концѣ концовъ благопріятныя и неблагопріятныя уравниваются и цѣнность продукта будетъ почти одинакова на фабрикахъ, находящихся въ самыхъ разнообразныхъ условіяхъ.

Родбертусъ, Рикардо разсуждаетъ такъ, какъ будто, — прежде чѣмъ вообще приступлено было къ обработкѣ земли (земледѣлію), существовали капиталисты и существовало понятие о прибыли. На самомъ дѣлѣ, такое положеніе возможно только для колоній, заселяемыхъ переселенцами изъ цивилизованныхъ странъ. Но и при этомъ условіи, чтобы наименѣе производительная почва не приносила ренты, нужно, чтобы капиталъ могъ увеличиваться по произволу и можно было бы занимать постоянно вновь никому не принадлежащія земли. Только въ этомъ случаѣ возможно, что конкуренція понизитъ цѣну сырья до такого уровня, при которомъ уже не остается ренты. Но количество капитала есть величина, опредѣляемая состояніемъ производства въ странѣ и потому приложеніе его какъ въ земледѣліи, такъ и въ фабричной промышленности не можетъ быть безгранично. Притомъ, во всякой странѣ, хотя бы въ ней воздѣлывалась только $\frac{1}{100}$ ея поверхности, каждый клочекъ земли имѣетъ собственника¹⁾. Я желалъ бы, говорить Родбертусъ въ другомъ мѣстѣ, (166) чтобы кто нибудь изъ приверженцевъ Рикардо объяснилъ мнѣ, съ которыхъ поръ возрастаетъ цѣнность земледѣльческаго продукта? Началось ли бѣдствіе уменьшающейся производительности земледѣлія съ самаго дня его рожденія на свѣтъ, т. е. нѣсколько тысячъ лѣтъ назадъ? Но тогда, кто былъ бы въ состояніи заплатить теперь за кусокъ хлѣба? Или, можетъ быть, становясь въ теченіи нѣсколькихъ тысячъ лѣтъ все болѣе производительнымъ, оно внезапно пошло въ обратную сторону? Отвѣтить, конечно, что этотъ поворотный пунктъ наступилъ съ того времени, какъ занята вся почва перваго класса. Но тогда, я спрашиваю, для какого района долженъ имѣть значеніе этотъ отвѣтъ? Вѣдь, по крайней мѣрѣ, для странъ, въ которыхъ пауперизмъ находится въ полномъ развитіи должно имѣть мѣсто правило, что въ нихъ не является на рынокъ хлѣбъ съ бо-

¹⁾ Это утвержденіе Родбертуса фактически невѣрно; примѣръ — наши о крайны (Сибирь) и даже Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты, гдѣ земля, хотя и считается собственностью государства, но отдается поселенцамъ за цѣну измѣренія ея, т. е. почти даромъ. Эта фактическая ошибка не уменьшаетъ, однако, значенія аргумента Родбертуса, ибо занятіе земли (аппроприація) происходитъ несравненно быстрее ея разработки.

лѣе плодородныхъ почвъ. А между тѣмъ именно въ нихъ-то это и имѣть мѣсто ежедневно, и особенно въ Англіи, гдѣ постоянно является хлѣбъ изъ плодородныхъ равнинъ Польши, Россіи и проч., гдѣ почвы богаче, чѣмъ какая либо почва Ломбардіи или Бельгіи и, тѣмъ не менѣе, она лежитъ невоздѣланной. И хотя появленіе хлѣба этихъ странъ на европейскихъ рынкахъ будетъ давить на цѣны, но все же вездѣ гораздо болѣе плохая почва воздѣлывается и все же, значить, еще не наступилъ моментъ вздорожанія производства. Кромѣ того, самое представленіе Рикардо о постепенномъ уменьшеніи производительности земледѣльческихъ капиталовъ основано на предположеніи, что пока наиболѣе плодородныя земли доставляютъ достаточно продукта, менѣе плодородныя совсѣмъ не эксплуатируются. Предположеніе это, одного, совершенно ложно. Вся земля, какъ сказано, раздѣлена на участки, изъ которыхъ каждый составляетъ собственность отдѣльнаго лица или общины и въ составъ каждаго такого участка входятъ поля и лѣса, степь и болото, лугъ и выгонъ. Соединеніе этихъ разнородныхъ частей и образуетъ хозяйственную единицу и способъ ихъ соединенія и составляетъ систему хозяйства ¹⁾ и въ этой системѣ, какъ воздѣлываемая (пахотная), такъ и не воздѣлываемая земля подлежатъ извѣстному способу пользованія. Слѣдовательно, невоздѣланная почва раздѣлена между отдѣльными имѣніями или общинными участками и въ системѣ хозяйства, которой слѣдуетъ землевладѣлецъ или община, она подлежитъ эксплуатаціи, подъ видомъ луга или выгона, и отъ этой эксплуатаціи зависитъ отчасти производительность почвы относительно хлѣбовъ. Среди такого комплекса, образующаго собственность одного лица или общины, обработка начиналась далеко не всегда съ плодороднѣйшаго участка. Это было часто физически невозможно и препятствіемъ служилъ, именно, высокій уровень почвенныхъ водъ. Извѣстно, что уровень нашихъ рѣкъ понизился въ теченіи послѣднихъ только 100 лѣтъ на нѣсколько футовъ. И это не новое явленіе. Болѣе старыя указанія свидѣтельствуютъ, что тамъ, гдѣ теперь простираются роскошныя хлѣб-

¹⁾ Согласно приведенной выше номенклатурѣ, слѣдовало бы сказать „систему полеводства.“

ныя поля, напр. въ Помераніи, еще въ 12-мъ вѣкѣ находилось море. Но, вмѣстѣ съ пониженіемъ уровня воды въ рѣкахъ и моряхъ, понижается и уровень почвенныхъ водъ на протяженіи цѣлыхъ квадратныхъ миль, дѣлая почвы эти болѣе годными или вообще только годными для культуры. Такъ, плодороднѣйшіе марши низменностей сѣверной Германіи суть, частью только въ позднѣйшее время поступившая въ культуру почва, представляющая при томъ, не завоеваніе помощію затраты капитала, а бесплатный подарокъ природы, полученный, благодаря пониженію уровня водъ Одера и Эльбы. Тоже подтверждаетъ относительно Англіи Маколей, по рассказамъ котораго еще въ 17 столѣтіи пашня и выгонъ занимали немного болѣе половины поверхности Англіи, остальное же пространство составляли болота, лѣса и топи. Но и до сихъ поръ еще уровень водъ въ Европѣ не на столько понизился, чтобы можно было сказать, что послѣдній участокъ почвы 1-го класса поступилъ уже въ культуру: въ большей части значительныхъ помѣстій для многихъ сотенъ морговъ часъ обработки пробьетъ только въ будущемъ.

Но были и хозяйственные причины, мѣшавшія начать воздѣлываніе съ плодороднѣйшихъ участковъ. Въ обработку поступала, именно, сперва почва наиболѣе близкая къ поселку, а поселки основывались, конечно, не всегда въ наиболѣе плодородныхъ пунктахъ участка. Мѣсто для поселка выбиралось часто даже не по экономическимъ, а по совершенно инымъ соображеніямъ, какъ на примѣръ для постройки замковъ средневѣковыхъ владѣльцевъ или монастырей и проч. Поэтому, весьма часто случалось, что болѣе плодородные, но и болѣе отдаленные участки нельзя было взять въ обработку, и приходилось пользоваться ими какъ выгонами или оставлять подъ лѣсомъ, ибо проходы и проѣзды требовали столько лишняго расхода, что большее плодородіе не покрывало увеличенія расхода (Вліяніе фактора разстоянія полей прекрасно выяснено еще Тюнеомъ въ его „Уединенномъ Государствѣ“). Эти отдаленные участки не могли воздѣлываться и путемъ основанія на нихъ новыхъ хуторовъ, такъ какъ для этого требовались капиталы, а ихъ у владѣльцевъ не было.

§ 3. Но мало этого. Я утверждаю, говорить Родбертусъ, что послѣдующее приложеніе капитала не будетъ менѣе производительно, чѣмъ предъидущее; что, наоборотъ, почвы, даже давно уже обрабатывающіяся, — вслѣдствіе культуры поднимаются изъ 4-го класса въ третій, изъ этого во 2-ой и т. д. и потому, — употребляя сравненіе Мальтуса съ машинами (хотя и невѣрное), — сельское хозяйство переходитъ постепенно не отъ лучшихъ машинъ къ худшимъ, какъ думалъ Мальтусъ, а обратно — отъ худшихъ къ лучшимъ. Это происходитъ не только вслѣдствіе указаннаго уже пониженія уровня грунтовыхъ водъ, но и вслѣдствіе приложенія капитала. Рикардо, правда, ограничиваетъ ренту той долей дохода, которую землевладѣлецъ получаетъ „за первоначальныя и неистощимыя силы почвы“ и весь доходъ, происшедшій вслѣдствіе приложенія капитала хочетъ такимъ образомъ отнести въ пользу прибыли. Однако, ясно, что изъ доходовъ почвы на долю капитала можетъ быть отчисляемо не болѣе, какъ полный ходячій процентъ на капиталъ, ибо, въ противномъ случаѣ, нужно было бы принять два различные уровня прибыли. Кромѣ того, не ограничивая прибыль въ земледѣліи ходячимъ процентомъ, Рикардо не могъ бы удержать и своего термина „естественныхъ силъ почвы,“ ибо эти естественныя силы нигдѣ не могутъ одни, сами по себѣ, произвести хлѣбныя поля. При земледѣліи, линія, раздѣляющая такъ называемыя естественныя силы отъ силъ капитала, — совершенно неразличима, ибо безъ затраты капитала на вспашку и т. п. не бываетъ хлѣбнаго поля или вообще ренты. Слѣдовательно, если затрата капитала въ земледѣліи способна не только покрыть нормальный процентъ на капиталъ, но еще, сверхъ того, возвысить доходъ съ участка, то эта затрата должна быть разсматриваема, какъ переведеніе почвы изъ низшаго класса въ высшій.

Но такихъ затратъ въ земледѣліи чрезвычайно много; въ примѣръ Родбертусъ приводитъ осушеніе дренажемъ.

Но нужно обратить вниманіе и на послѣдствія простой хозяйственной эксплуатаціи почвы, разумѣется по разумной системѣ. Дѣло въ томъ, что гораздо правильнѣе сравнивать почву не съ машиной, а съ запасомъ сырья для земледѣльческаго производства. Потому почва высшаго класса будетъ отличаться отъ почвы низ-

шаго класса единственно только тѣмъ, что представляетъ бѣльшій запасъ первоначальныхъ веществъ (Urstoffe), необходимыхъ для производства хлѣба и мяса. Такіе запасы довольно полно могутъ быть исчерпаны урожаями и если количество ихъ низведено до низкаго уровня, то возстановленіе ихъ (по необъясненному еще закону) гораздо труднѣе, чѣмъ когда они поддерживаются въ изобиліи. Поэтому задачей земледѣлія должно быть: не только производить хлѣбъ и мясо, но и поддерживать запасъ необходимаго ему сырья въ почвѣ и даже постоянно увеличивать этотъ запасъ. Это достигается единственно правильнымъ соотношеніемъ между пространствомъ, назначеннымъ на доставленіе пищи человѣку и пространствомъ, производящимъ кормъ для животныхъ. И въ каждой системѣ хозяйства запасы питательныхъ веществъ не только сохраняются, но и увеличиваются, т. е. почвы переводятся изъ низшаго класса въ высшій. Наконецъ, пространство эксплуатируемыхъ для посѣва хлѣба почвъ увеличивается: въ трехпольной системѣ можетъ быть отведено подъ хлѣбъ около $\frac{1}{3}$, въ выгонной (Koppelwirthschaft) около $\frac{1}{2}$, а въ плодосмѣнной до $\frac{2}{3}$ всей пашни. Для того, чтобы такой переходъ отъ одной системы къ другой сдѣлался возможнымъ, нужно, — чтобы или повысилась цѣна хлѣба, или возрасло плодородіе земли. Но нужно только одно изъ этихъ обстоятельствъ и для доказательства достаточно сослаться на Тюнена. Конечно, я не буду утверждать, что это улучшеніе можетъ быть безконечно: весьма возможно, что теперешняя наиболѣе плодородная почва не можетъ быть сдѣлана вдвое плодороднѣе. Но уже гораздо болѣе вѣроятно, что вся безплодная теперь почва будетъ сдѣлана столь-же плодородной, какъ теперешняя первоклассная почва. Пройдутъ, слѣдовательно, еще цѣлыя столѣтія, когда угроза Рикардо о недостаткѣ пищи можетъ сдѣлаться дѣйствительностью. Но и тогда еще остается путь спасенія. Можетъ быть, именно, что какое нибудь вновь открытое растеніе будетъ давать съ того-же пространства значительно больше пищи, чѣмъ наши хлѣба; примѣромъ можетъ служить картофель. Да, наконецъ, и безконечная размножаемость человѣчества столь-же трудно доказуема, какъ и безконечная улучшаемость почвы, заключаетъ Родбертусъ.

§ 4. Въ заключеніе возраженій противъ теоріи Рикардо съ точ-

ки зрѣнія сельскаго хозяйства, Родбертусъ доказываетъ ложность положенія, что съ переходомъ къ болѣе плохимъ почвамъ цѣна продукта должна возрасти.

Я утверждаю, говоритъ онъ, что, — для того чтобы при той же цѣнѣ зерна перейти къ воздѣлыванію худшихъ земель, — необходимо только слѣдовать иной системѣ, чѣмъ при воздѣлываніи хорошихъ земель. Конечно, при воздѣлываніи по плодосмѣнной системѣ необходимо, чтобы цѣна достигала извѣстной высоты; но стоитъ перейти къ менѣе интенсивной системѣ (выгонной или трехпольной) и, — какъ показалъ Тюненъ, — рента можетъ быть получена и при болѣе низкой цѣнѣ продукта. Конечно, хозяинъ при этомъ можетъ посвятить производству хлѣба только сравнительно незначительную долю поверхности, оставляя относительно большую часть подъ выгономъ, паромъ и т. п. и, вслѣдствіе этого, культура тѣмъ быстрѣе охватитъ всю поверхность, не оставляя ничего невоздѣланнымъ. Но во всякомъ случаѣ возможно и безъ возвышенія цѣны продукта удовлетворить возрастающія потребности общества. Когда же вся почва будетъ такимъ образомъ занята, то для того, чтобы возможно было производство бѣльшаго количества продукта безъ повышенія цѣны, нужно прибѣгнуть къ указанному уже способу повышенія плодородія почвы. Этотъ естественный ходъ развитія земледѣлія можетъ, конечно, нарушаться ошибочнымъ законодательствомъ или незнаніемъ хозяевъ и, вслѣдствіе этого, цѣны продуктовъ могутъ возрастать, ибо эти неразумныя мѣры могутъ дѣлать сельско-хозяйственную работу менѣе производительной. Онѣ вынуждаютъ къ воздѣлыванію менѣе производительныхъ почвъ, когда есть еще болѣе производительныя, или же могутъ позволять воздѣлываніе менѣе производительныхъ земель только при повышеніи цѣны продукта. Но съ прогрессомъ общества эти препятствія падаютъ и потому не могутъ вести къ тѣмъ послѣдствіямъ, какія выводитъ изъ нихъ теорія Рикардо.

Фонъ-Кирхманъ, защищая теорію Рикардо противъ нападеній Родбертуса, ссылаясь на Блока въ подтвержденіе того, что производство хлѣба становится дороже съ уменьшеніемъ плодородія почвы. Блокъ, именно, составилъ таблицу, въ которой для каждаго класса почвы показанъ въ процентахъ валового дохода чистый до-

ходъ за отчисленіемъ расходовъ на производство, считая въ томъ числѣ и проценты на капиталъ. По этой таблицѣ оказывалось, что, при урожаѣ въ 10 шеффелей съ почвы перваго класса, чистый доходъ составитъ 40—50%, а въ низшемъ классѣ, валовой доходъ котораго оцѣненъ въ $\frac{1}{2}$ шеффеля, — чистый доходъ только 20—30%. „Большаго я и не требую“, восклицаетъ Родбертусъ. „Припомните только, прибавляетъ онъ, что Блокъ совершенно не принимаетъ во вниманіе цѣнъ, что онъ, слѣдовательно, находитъ, что рента будетъ получаться со всякой, только что годной для культуры почвы, какова бы ни была цѣна продукта“.

Таковы возраженія Родбертуса, главнымъ образомъ съ точки зрѣнія самого сельскаго хозяйства; мы оставляемъ въ сторонѣ, въ виду меньшаго значенія ихъ для нашей цѣли, возраженія, заимствуемая Родбертусомъ изъ статистики и исторіи.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Разборъ возраженій Родбертуса и дополненіе его критики.

§ 1. Обращаясь къ разбору замѣчаній Родбертуса и самой теории Рикардо, скажемъ, прежде всего, что мы считаемъ почти всѣ приведенныя въ нашей выпискѣ замѣчанія Родбертуса основательными и только формулировку нѣкоторыхъ изъ нихъ неудовлетворительной, т. е., главнымъ образомъ, не точной съ точки зрѣнія рациональнаго земледѣлія. Одна такая неточность является общемою обоимъ авторамъ. Ни Рикардо, ни Родбертусъ не отличаютъ, именно, плодородія почвы отъ ея богатства ¹⁾; Родбертусъ же, говоря

¹⁾ Нужно сказать, что этимъ грѣшатъ часто и сельско хозяйственные писатели. Такъ Гольцъ въ небольшой работѣ о статикѣ (*Welche Bedeutung hat die Statik für die Ertragsberechnung des landw. Betriebes?* Jour. für Landw. XXVI Jahrg. 1878, p. 234) пишетъ прямо: „die gegenwärtige Fruchtbarkeit des Bodens (Reichthum, Kraft)“, т. е. отождествляетъ богатство и плодородіе; въ своей Betriebslehre тотъ же авторъ, возражая на утверждение Кэри, что прежде были заняты земли возвышенныя и малоплодородныя, говоритъ: „Кэри принимаетъ здѣсь слово „плодородный“ (fruchtbar) только въ естественно-научномъ, а не въ хозяйственномъ смыслѣ“. Низ-

о различіи классовъ почвъ—очевидно, по плодородію, — указываетъ, однако, какъ признакъ для отличія, разность въ количествѣ запаса въ почвѣ матеріала для образованія растительныхъ продуктовъ. Но этотъ признакъ можетъ служить для различія почвъ, обладающихъ различнымъ богатствомъ, но никакъ не для отличія почвъ разнаго плодородія. Богатствомъ почвы называютъ количество содержащихся въ ней веществъ, способныхъ служить пищею растеніямъ, безъ соотношенія къ тому, способны ли онѣ теперь-же питать растенія, или-же, чтобы сдѣлаться годными для этой цѣли, — должны претерпѣть предварительно нѣкоторыя измѣненія подѣ влияніемъ напр. обработки и дѣйствія кислорода воздуха и проч. Плодородіемъ-же называютъ способность почвы въ данную минуту, при обычныхъ условіяхъ воздѣлыванія произвести извѣстное количество урожая съ единицы пространства. Для того, чтобы почва была плодородна, необходимо, чтобы вещества, служащія пищею растеніямъ, находились въ ней въ такомъ состояніи (въ такихъ химическихъ соединеніяхъ), въ которомъ они способны теперь-же служить пищею растеніямъ. Такимъ образомъ, почва можетъ быть богата, не будучи плодородной; таковы напр. тѣ почвы, о которыхъ упоминаетъ Родбертусъ, какъ весьма хорошо оплачивающихъ осушеніе (тяжелыя, глинистыя почвы, большею частію). Но съ другой стороны, почва можетъ быть и плодородна, не будучи богатой. Таковы будутъ всѣ легкія, песчаныя или супесчаныя почвы, особенно въ достаточно влажномъ климатѣ. Эти почвы содержатъ хотя небольшой запасъ питательныхъ для растеній веществъ, но за то эти вещества находятся въ такомъ состояніи, что могутъ легко перейти въ растеніе; выражаясь технически, — вещества эти находятся въ удобоусвояемомъ состояніи.

менные участки были, по мнѣнію Гольца, богаче питательными веществами, а болѣе высокіе лучше оплачивали затраты (25—26). Въ другомъ мѣстѣ, разбирая, отчего происходитъ productive Kraft des Bodens, онъ говоритъ: „не менѣе важно для степени плодородія (Grad der Productivität) почвы составъ ея, какъ по смѣшенію, такъ и по отдѣльнымъ, содержащимся въ ней питательнымъ для растеній веществамъ. Обоиими вмѣстѣ опредѣляются важныя для растеній физическія и химическія свойства, а отъ послѣднихъ, въ свою очередь, зависятъ способность почвы производить больше или меньше болѣе или менѣе цѣнныхъ растеній“.

Но далѣе. Плодородіе — есть только выраженіе способности почвы произвести извѣстное количество *извѣстнаго продукта*. Поэтому — *плодородіе не можетъ быть разсматриваемо какъ качество почвы, какъ таковой, ибо производство извѣстнаго количества того или другого продукта зависитъ, кромѣ почвы, — во 1-хъ — отъ климата, во 2-хъ — отъ требованій самаго растенія и, въ 3-хъ — отъ той обработки и подготовки, которой мы подвергаемъ почву*. Дѣйствительно, почвы какого бы то ни было состава не будутъ плодородны у полюса и, — не беря даже такой крайности, — наши напр. весьма плодородные относительно хлѣбовъ южные черноземы — неплодородны относительно льна; самыя плодородныя почвы Англіи — неплодородны относительно кукурузы (зерна) и сахарной свеклы. Вообще, плодородіе можетъ быть разсматриваемо только по отношенію къ данному растенію или къ данной группѣ растений, требованія которыхъ болѣе или менѣе сходны. Очень плодородныя тяжелыя суглинки и глины провинціи и королевства Саксоніи способны произвести гораздо высшій урожай свекловицы, чѣмъ наши среднерусскіе черноземы; но, можно утверждать, что, при одинаковой степени культуры, тѣ же черноземы окажутся болѣе плодотворными относительно картофеля, какъ растенія требующаго менѣе связныхъ почвъ и болѣе сухого климата, — т. е. условій, которыя оно и встрѣчаетъ на черноземѣ. Наконецъ, въ 3-хъ, мы указали на обработку, какъ факторъ, вліяющій на плодородіе. Мы разумѣемъ здѣсь обработку въ самомъ широкомъ смыслѣ, т. е. всѣ механическія и частію химическія манипуляціи, которымъ мы подвергаемъ почву. Сюда войдутъ, слѣдовательно, не только вспашка, бороньба и другіе приемы механической обработки, но и обыкновенное удобреніе (т. е. всякое удобреніе, за исключеніемъ такъ называемыхъ коренныхъ улучшеній посредствомъ навозки мергеля, извести или вообще большой массы веществъ для смѣшенія съ почвой). Обыкновенное удобреніе мы зачисляемъ въ эту категорію именно потому, что количество вносимыхъ съ нимъ питательныхъ веществъ обыкновенно настолько незначительно, что можетъ повліять только на производительность почвы относительно ближайшихъ къ удобренію растений; запасъ же питательныхъ веществъ

или совѣтъ не увеличивается ¹⁾, или увеличивается очень незначительно, ибо возвышенный урожай сейчасъ-же выносить его изъ почвы. Это особенно нужно сказать о навозномъ удобрѣніи, которое получается изъ корма, произведеннаго въ хозяйствѣ. Этому удобрѣнію Родбертусъ совершенно ложно приписываетъ способность увеличивать богатство почвы: если можетъ быть рѣчь о такомъ увеличеніи богатства, то только или по отношенію къ отдѣльнымъ участкамъ земли, которые при этомъ обогащаются на счетъ другихъ участковъ, какъ напр. пахатныя поля на счетъ луговъ, или только относительно одного изъ необходимыхъ растенію элементовъ, именно азота, и частью, можетъ быть, органическаго вещества; послѣднее при этомъ имѣетъ значеніе, не какъ пища для растеній, а только какъ матеріалъ, который улучшаетъ физическія свойства почвы и способствуетъ скорѣйшему переходу веществъ, составляющихъ богатство, — въ плодородіе. Вообще, для увеличенія плодородія на счетъ богатства, человѣкъ имѣетъ въ своемъ распоряженіи довольно много средствъ: кромѣ удобрѣнія, сюда нужно отнести всѣ или большую часть приѣмовъ обработки собственно и даже такія улучшенія, какъ осушеніе дренажемъ, гдѣ дѣло идетъ только о превращеніи того мертваго капитала, который составляетъ богатство почвы, въ болѣе подвижную форму оборотнаго капитала, — въ плодородіе. Для увеличенія же богатства почвы, т. е. того запаса, который не можетъ быть взятъ изъ почвы ближайшими урожаями, а только будетъ переходить въ эти урожаи постепенно, по мѣрѣ измѣненія своей формы — для увеличенія этого запаса — человѣкъ имѣетъ мало средствъ, по крайней мѣрѣ, такихъ, которыя, при современной техникѣ, представлялись бы экономически выгодными. Такимъ приѣмомъ можно, пожалуй, считать навозку на почву для смѣшенія съ нею землистыхъ веществъ (глины, песку, извести, мергеля) въ значительномъ количествѣ, хотя и здѣсь имѣетъ значеніе, большею частію, не то, что съ навезеннымъ матеріаломъ вносится въ почву извѣстный элементъ, составляющій питательное вещество растеній (исключеніе составляютъ, можетъ быть,

¹⁾ Ср. Drechsler :Die Theorie der Düngung und die Aufgabe der Düngungsversuche. Journ. f. Landw. B. XXXII (1884). Н. 2.

известковыя удобренія), или, по крайней мѣрѣ, это внесеніе не составляетъ главной цѣли; цѣлью здѣсь, въ огромномъ большинствѣ случаевъ, служить измѣненіе физическихъ свойствъ почвъ (проницаемости для воды, связности и проч.), чтобы сдѣлать болѣе доступными корнямъ растений вещества, находившіяся уже ранѣе въ почвѣ въ видѣ богатства.

Изъ сказаннаго слѣдуетъ, что мы, во всякомъ случаѣ, не имѣемъ права говорить объ увеличеніи, путемъ земледѣльческой эксплуатаціи, богатства почвы, или, по крайней мѣрѣ, не имѣемъ права утверждать, какъ это дѣлаетъ Родбертусъ, что такое обогащеніе является — какъ правило, а необогащеніе — какъ исключеніе. Наоборотъ, — до самаго послѣдняго времени, — до времени усиленнаго примѣненія минеральныхъ удобреній, — можно было съ полнымъ правомъ говорить объ истощеніи богатства почвы ¹⁾. Нужно, однако, сказать, что во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда говорятъ объ увеличеніи богатства почвъ, имѣютъ въ виду собственно увеличеніе плодородія и дѣло сводится поэтому къ смѣшенію терминовъ; это относится и къ Родбертусу, такъ какъ и для него богатство имѣетъ мало значенія, а все дѣло въ плодородіи, — и въ приводимыхъ имъ примѣрахъ переходъ почвы изъ низшаго класса въ высшій совершается вслѣдствіе увеличенія ея плодородія, благодаря усиленному обращенію существующаго запаса, повышенію такъ называемой дѣятельности почвы.

§ 2. Сказаннымъ о почвахъ и ихъ качествахъ мы могли бы, пожалуй, удовольствоваться, въ виду того, что, согласно съ Родбертусомъ, мы признаемъ за основное положеніе теоріи Рикардо его заключеніе о производительности капитала, прилагаемаго къ землѣ. Но есть еще одинъ пунктъ, который необходимо выяснить, — это, именно, вопросъ о неистощимости и неизмѣнности тѣхъ природныхъ силъ, которыя, по Рикардо, служатъ основаніемъ для полученія ренты. Выяснить этотъ вопросъ тѣмъ болѣе необходимо, что были попытки обосновать эту неистощимость и неизмѣнность на естественно-научныхъ основаніяхъ; да, кромѣ того, вопросъ этотъ на-

¹⁾ Что, однако, какъ сейчасъ увидимъ, не исключаетъ одновременнаго увеличенія плодородія.

ходится въ близкой связи съ только что разобраннымъ вопросомъ о плодородіи и богатствѣ и разборъ его поможетъ намъ выяснитъ еще болѣе этотъ крайне важный вопросъ.

Попытку естественнаго обоснованія неистощимости качествъ, отличающихъ другъ отъ друга почвы, находимъ у Berens'a ¹⁾.

Изъ двухъ источниковъ, изъ которыхъ черпаютъ пищу растенія, говоритъ авторъ (р. 134), одинъ — воздухъ — неистощимъ. Другой источникъ — почва — доставляетъ минеральныя составныя части. Количество послѣднихъ не только опредѣленно и ограничено, но и *весьма различно* (курсивъ автора) въ зависимости отъ коренной породы... оно, кромѣ того, съ каждой жатвой уменьшается и должно, если не вмѣшается человѣческій трудъ, — совершенно израсходоваться въ теченіи десятилѣтій, столѣтій и т. д. Недостаточно, сверхъ того, чтобы эти вещества были вообще налицо, необходимо, чтобы они были доступны растеніямъ, т. е. химически свободны и связаны поглотительной силой почвы. Поэтому, не даромъ „всякій прогрессъ и улучшение въ сельскомъ хозяйствѣ вращаются около почвы (Liebig. Theorie und Praxis). Плодородіе почвы, количество зерна и мяса, доставляемаго опредѣленной площадью, стоитъ въ опредѣленной (fest) зависимости (измѣняющейся только по времени ея дѣйствія) отъ суммы минеральныхъ питательныхъ веществъ, которую почва содержитъ и можетъ дать (Liebig, р. 38); количествомъ ихъ въ почвѣ измѣряется поэтому ея богатство и плодородіе (Ergiebigkeit, р. 136). „Такимъ образомъ, заключаетъ авторъ, существуетъ доказанное естественно-научнымъ путемъ различіе почвъ, которое не можетъ быть объяснено ни приложеніемъ капитала, ни приложеніемъ труда и остается только спросить: не дѣлается ли это различіе совершенно иллюзорнымъ (illudorisch), вслѣдствіе не менѣе точно установленнаго истощенія. А priori (von vornherein) слѣдовало бы допустить это, но ясно, что преимущества одной почвы передъ другой уже *положительно* (— positiv — курсивъ автора) могутъ *имѣть*

1) Versuch einer kritischen Dogmengeschichte der Grundrente von Eduard Berens. Leipzig 1868. Сочиненіе написано на заданную дерптскимъ университетомъ задачу и редактировано для печати Адольфомъ Вагнеромъ.

„достойную вниманія *продолжительность*, если... принять во
 „вниманіе пополненіе помощью вывѣтриванія коренной породы. Но
 „и отрицательно (negativ) эти преимущества и тогда остаются въ
 „силѣ, когда искусственное возмѣщеніе (Ersatz) окажется необхо-
 „димымъ и выгоднымъ для хозяина. *Ибо, необходимая для этого воз-*
 „*мѣщенія затрата капитала и работы... будетъ больше*
 „*при плохой, чѣмъ при хорошей почвѣ*“ (мой курсивъ). Изъ
 этой тирады, прежде всего, видно, что авторъ неясно различаетъ
 богатство и плодородіе, ибо, сказавши о томъ, что питательныя ве-
 щества должны находиться въ извѣстномъ состояніи, онъ вслѣдъ
 затѣмъ говоритъ, что количествомъ минеральныхъ питательныхъ
 веществъ, которыя почва содержитъ, измѣряется ея „богатство и
 плодородіе“. Но далѣе, въ послѣдней, подчеркнутой мною, фразѣ,
 авторъ высказываетъ положеніе, которое прямо опровергается той
 цитатой изъ Либиха, которую авторъ приводитъ для подтвержденія
 своего заключенія. Въ этой цитатѣ Либихъ говоритъ: „увеличеніе
 „составныхъ частей почвы можетъ повысить плодородіе поля толь-
 „ко im Verhältniss zu der Menge die es (das Feld) bereits
 „an diesen nothwendigen Pflanzen Nahrungsmitteln ent-
 „hält“ (т. е. только соотвѣтственно тому количеству этихъ необ-
 ходимыхъ питательныхъ для растений веществъ, которое оно (поле)
 уже содержало передъ этимъ). Урожай богатаго этими питатель-
 „ными веществами поля, вслѣдствіе увеличенія ихъ, не повысится
 „(потому, нѣтъ и надобности въ этомъ увеличеніи, прибавляетъ,
 „очевидно, отъ себя Berens), тогда какъ *вліяніе этого увеличе-*
 „*нія на урожай почвъ бѣдныхъ*, которыя имѣютъ недостатокъ
 „въ этихъ веществахъ, *находится въ соотвѣтствіи съ этимъ*
 „*недостаткомъ*“ ¹⁾. Здѣсь, слѣдовательно, Либихъ—въ прямую
 противоположность тому, чего желаетъ Беренсъ,—утверждаетъ, что
 уже незначительная прибавка питательныхъ веществъ производить
 значительное повышеніе урожая въ на почвахъ бѣдныхъ — и обратно:
 прибавка эта должна быть тѣмъ значительнѣе, чтобы произвести

¹⁾ Вотъ текстъ этого мѣста: der Ertrag eines daran reichen Feldes wird durch Vermehrung derselben nicht zunehmen..., während der Einfluss dieser Steigerung auf den Ertrag armer oder mittlerer Felder, welche daran Mangel haben, im Verhältniss zu diesem Mangel steht. (Тамъ же, стр. 137).

эффектъ, чѣмъ почва богаче; „вліяніе увеличенія находится въ со-
отвѣтствіи съ недостаткомъ“, т. е. это вліяніе тѣмъ больше, чѣмъ
больше недостатокъ.

Но, посмотримъ, какіе еще аргументы въ пользу своего поло-
женія приводит Беренсъ: „что дѣйствительно имѣетъ цѣнность
(Werth), говоритъ онъ, и создаетъ цѣнность, это тѣ избытки золь-
ныхъ питательныхъ веществъ, которые содержатъ и сохраняютъ
хорошія почвы, сравнительно съ почвами средняго качества. Эти
различія въ качествахъ почвъ не только не исчезнутъ вслѣдствіе
хищничества (Raubbau), но сдѣлаются еще значительнѣе, ибо — ес-
ли-бы даже истощеніе на богатыхъ почвахъ нѣсколько ускорялось
вслѣдствіе практикующейся болѣе интенсивной культуры, — то все-же
это не можетъ имѣть мѣста въ такой степени, чтобы эти богатые
почвы приблизились къ такимъ-же образомъ истощаемымъ, но, въ
добавокъ, и съ самаго начала бѣдными почвамъ.

Далѣе, авторъ стремится найти подтвержденіе своей теоріи и
въ константности физическихъ свойствъ почвы.

Всѣ эти физическія условія ¹⁾ растительной жизни, говоритъ
онъ, можно безъ большой ошибки считать за неразрушимыя (un-
zerstörbar), потому, что ихъ постоянство (Stabilität) такъ вели-
ко, что можетъ быть разсматриваемо какъ вѣчное (fortwährende)
для нужныхъ намъ здѣсь періодовъ времени. Авторъ находитъ, что
тѣ чудеса, которыя можетъ произвести умъ и трудолюбіе человѣка,
стоятъ столько работы, что фактическая возможность уравнианія
физическихъ свойствъ является только кажущейся. Это постоян-
ство, по мнѣнію его, также подтверждаетъ теорію Рикардо, ибо тѣ
значительныя выгоды, которыя можетъ представлять одинъ уча-
стокъ земли, сравнительно съ другимъ, постоянны (dauernd) и
„въ той мѣрѣ, прибавляетъ онъ, какъ эти преимущества
„выступаютъ на свѣтъ (zu Tage treten) по сравненію съ по-
„нижающимся масштабомъ — они оплачиваются, дѣлаются
„рентой“ (мой курсивъ). „Вегетативная сила, выводитъ авторъ
„изъ сказаннаго, есть нѣчто данное и тагъ чувствительно ограни-

¹⁾ Авторъ, очевидно, хочетъ сказать физическія свойства почвы,
ибо рѣчь вовсе не въ необходимости или ненужности этихъ свойствъ для
растеній.

„чена, что мы, рядомъ съ наибольшей (вегетативной силой), приво-
„димъ въ дѣйствіе для своихъ цѣлей и наименьшую. Правда, на
„эту вегетативную дѣятельность можетъ вліять искусство и знаніе,
„но... ея способность растяженія (Spannkraft) по необходимости
„ограничена, ибо она зависитъ отъ веществъ и отношеній (weil es
„die Stoffe und Verhältnisse sind, an die sie gebunden ist)
„и отсюда та, — давно уже признанная, — тенденція тѣмъ менѣе
„уступать, чѣмъ выше тѣ требованія, которыя предъявляются къ
„ней капиталомъ и работой“. Авторъ думаетъ, что свойство это
объяснимо сказаннымъ относительно истощенія, именно: при пер-
вомъ занятіи поля въ почвѣ находится, очевидно, наибольшее ко-
личество доступныхъ питательныхъ веществъ ¹⁾; при повтореніи
же засѣва, или при большей интенсивности, приходится опериро-
вать съ меньшимъ запасомъ и сколь-бы огромнымъ въ томъ или
другомъ отдѣльномъ случаѣ мы ни приняли этотъ запасъ, все же
онъ ограниченъ, и этого достаточно, чтобы законъ былъ оправданъ.
„Ибо, въ той мѣрѣ, какъ данный капиталъ используется, является
„съ неизбежной послѣдовательностью уменьшеніе его“ (чье? капи-
„тала?) [erfolgt mit zwingender Consequenz dessen (wessen?
„des Kapitals?) Abnahme], а вмѣстѣ съ тѣмъ и уменьшеніе при-
„были, или, — для предотвращенія этого уменьшенія, — возрастаю-
„щая необходимость возмѣщенія“. „По мѣрѣ того, какъ естествен-
„ный факторъ отступаетъ, долженъ увеличиваться факторъ обра-
„зователя цѣнности, чтобы получить тотъ-же продуктъ“. „Расхо-
„ды (Kosten) должны возрасть по мѣрѣ обѣднѣнія почвы или
„если они останутся прежніе, то урожай (Ertrag) уменьшится. Хо-
„тя бы при этомъ урожай абсолютно достигъ небывалой раньше
„высоты, относительно онъ можетъ сдѣлаться только ниже, если
„только, какъ исключеніе, не явится болѣе интенсивное и разум-
„ное (sinnigerer) хищничество (Raubbau)“. Авторъ указываетъ,
правда, что эта „абстракція не можетъ разсчитывать на безуслов-
„ное оправданіе ея въ дѣйствительности, такъ какъ здѣсь резуль-
„татъ обусловливается не только всѣмъ наличнымъ, но еще и по-

1) Это зависитъ отъ состоянія, въ которомъ находилось передъ
этимъ поле.

„движнымъ (latent) богатствомъ и особенно техникой, которая умѣетъ усилить дѣйствіе растворенныхъ, доступныхъ (erschlossen), равно какъ и ускорить освобожденіе связанныхъ составныхъ частей почвы (р. 141)“.

§ 3. Какъ ни старался нашъ авторъ собрать всѣ возможные доказательства въ пользу того, что силы, обусловливающія возникновеніе ренты являются дѣйствительно неистощимыми, но мы думаемъ, все же, что онъ, въ концѣ концовъ, ничего не доказалъ. Что почвы дѣйствительно по природѣ могутъ быть болѣе или менѣе богаты питательными для растений веществами — это вѣрно. Точно также вѣрно и то, что физическія свойства почвъ трудно измѣняемы (хотя и не въ такой уже мѣрѣ, какъ думаетъ авторъ). Но въ какой связи между собою находятся — съ одной стороны — богатство, съ другой — физическія свойства почвъ — этотъ вопросъ совсѣмъ не занимаетъ автора, а между тѣмъ въ немъ и вся суть.

Хотя нашъ авторъ и различаетъ подвижный запасъ (latent) питательныхъ веществъ, но все-же для него совершенно не ясна связь между этимъ подвижнымъ запасомъ и плодородіемъ — съ одной стороны, — и между величиной богатства (общаго запаса) и физическими свойствами почвы — съ другой стороны. Точно также непонятна ему и зависимость отъ физическихъ свойствъ почвы величины подвижнаго запаса (latenter Vorrath) или доступныхъ растеніямъ питательныхъ веществъ и величины плодородія. Попробуемъ выяснитъ эту связь и воспользуемся для этого тѣми опредѣленіями и формулами, которыя даны еще Вульфеномъ. Вульфенъ, какъ извѣстно, руководился старой (гумусовой) теоріей статики въ первыхъ своихъ сочиненіяхъ, но въ послѣднемъ ¹⁾ онъ обходитъ вопросъ о качествѣ питательныхъ веществъ, называя ихъ просто Stoff (вещество) въ отличіе отъ nahrunglosen Boden, — непитательной почвы. Питательное вещество вообще онъ дѣлитъ на: А) мертвое имущество (todtes Vermögen), которое по своему положенію недоступно растеніямъ, и В) дѣятельное имущество (thätiges Vermögen), — находящееся въ верхнихъ слояхъ почвы и, слѣдовательно, доступное растеніямъ. Это дѣятельное имущество

¹⁾ Entwurf einer Methodik zur Berechnung der Feldsysteme. Berlin. 1847.

раздѣляется, въ свою очередь, на: а) запасъ (Vorrath), состоящій изъ связаннаго не разложившагося вещества; б) богатство (Reichthum), уже разлагающуюся часть вещества и, наконецъ в) плодородіе (Fruchtbarkeit), какъ „послѣдній результатъ этого превращенія въ *жидкомъ или газообразномъ видѣ*, какъ готовая пища, способная непосредственно поступить въ растенія“.

Если изъ характеристики подъ рубрикой (в) исключить подчеркнутыя слова, то она вполне годна для опредѣленія того состоянія питательныхъ для растеній веществъ, которое обуславливаетъ плодородіе; по крайней мѣрѣ, если и существуютъ въ этомъ отношеніи отступленія, — т. е., если одни растенія способны воспринимать вещества въ такомъ состояніи, въ которомъ эти вещества непригодны для другихъ, — то все-же, нужно думать, для каждаго отдѣльнаго растенія или для каждой группы растеній существуютъ формы химическихъ сочетаній, доступныя и недоступныя. Словомъ, съ этой стороны, мы можемъ признать опредѣленія Вульфена удовлетворительными.

Но мало этого, Вульфенъ даетъ намъ и указанія, какія силы содѣйствуютъ переходу вещества изъ одного состоянія въ другое, и обозначаетъ сумму этихъ силъ (свѣтъ, теплота, электричество, влага, дѣйствіе воздуха) какъ *дѣятельность* почвы, которая различна для различныхъ почвъ, какъ количественно, такъ и качественно. Количественная дѣятельность опредѣляетъ переходъ большаго или меньшаго количества питательныхъ веществъ на данной площади въ извѣстное время изъ „богатства“ въ „плодородіе“. Качественно же дѣятельность эта различна потому, что на различныхъ почвахъ отношеніе этихъ различныхъ дѣятелей другъ къ другу мѣняется, даже при одинаковомъ вліяніи атмосферы и превращеніе даннаго количества богатства въ плодородіе обуславливается напр. то вліяніемъ сырости, то вліяніемъ теплоты. Вмѣстѣ съ тѣмъ качествомъ дѣятельности опредѣляется, главнымъ образомъ, та пропорція, въ которой это превращенное богатство обнаруживаетъ свое продуктивное дѣйствіе на мѣстѣ своего возникновенія. Развивая далѣе свои положенія, Вульфенъ указываетъ, что то, что онъ называетъ дѣятельностью, представляетъ всегда правильную дробь, ибо измѣненіе веществъ въ почвѣ происходитъ медленно и никогда

не можетъ быть, чтобы все богатство почвы въ теченіи одного года перешло въ плодородіе. При этомъ, хотя количественная дѣятельность зависитъ отъ климатическихъ и, слѣдовательно, измѣнчивыхъ вліяній, но все-же для данной почвы эта величина можетъ быть принята за постоянную, представляемую нѣкоторой средней изъ тѣхъ величинъ, которыми она выражается въ разные годы, при измѣненіи климатическихъ вліяній. Но количественная дѣятельность еще не опредѣляетъ производительности почвы; извѣстная количественная дѣятельность произведетъ изъ даннаго богатства, конечно, всегда одно и тоже количество *способныхъ вступить* въ растеніе питательныхъ веществъ, но отъ качествъ почвы (и временныхъ дѣятелей—погоды) зависитъ, *сколько изъ образовавшейся* такимъ образомъ *пищи будетъ связано* почвой и *сохранено для производства* (т. е. для принятія растеніями), или улетучится и будетъ вымыто въ болѣе глубокіе слои почвы. Слѣдовательно, только часть дѣятельности почвы является производительной и эту часть онъ называетъ продуктивной дѣятельностью.

Всѣ эти положенія, хотя они и развиты слишкомъ 40 лѣтъ назадъ, — вѣрны и до сихъ поръ. Мы называемъ почву съ большой количественной дѣятельностью — дѣятельной, теплой или горячей, какъ предложено еще Вульфеномъ, въ зависимости отъ степени ея дѣятельности; ту же почву мы называемъ и легкой по ея способности къ обработкѣ. Мы знаемъ далѣе, что, — хотя количественная дѣятельность такой почвы велика, — ея производительная дѣятельность относительно мала, т. е. почва эта способна въ извѣстный періодъ разложить большое количество „вещества“ богатства, но значительная часть приготовленнаго такимъ образомъ изъ богатства плодородія не поступаетъ на пользу растеніямъ, а пропадаетъ бесполезно, вымываясь въ болѣе глубокіе слои или улетучиваясь въ воздухъ. Различный результатъ дѣятельности находится въ связи съ физическими свойствами почвы, на первомъ мѣстѣ съ такъ называемой поглотительной способностью, зависящей, однако, на столько же отъ химическаго, на сколько и отъ физическаго строенія почвы. Слабость поглотительной способности зависитъ именно отъ малаго содержанія цеолитовъ и перегноя; недостатокъ же послѣдняго, въ свою очередь, является послѣдствіемъ состава почвы, смѣшенія ея

изъ такихъ мало связанныхъ между собою, большей частью кремнистыхъ частицъ, благодаря которымъ водопроницаемость почвы слишкомъ велика, а водоудерживающая сила, наоборотъ, слишкомъ мала и почва чаще всего страдаетъ отъ сухости и является горячей (hit-zig, по Вульфену).

Совершенно обратно только что характеризованной почвѣ, почва малодѣятельная отличается тѣмъ, что, — благодаря избытку въ ней глинистыхъ или вообще мелкораздробленныхъ иловатыхъ частицъ, — она сильно удерживаетъ воду и потому чаще всего страдаетъ отъ избытка влаги. За то, благодаря своей плотности и мелкости своихъ частицъ, почва эта имѣетъ такое механическое строеніе, что водопроницаемость ея очень незначительна, а потому и вымываніе изъ нея почти невозможно. При этомъ нужно замѣтить, что почвы этого рода, какъ свидѣлствуетъ уже мелкость ихъ частицъ, лежатъ обыкновенно на низинахъ или плоскихъ возвышенностяхъ (иначе, мелкія частицы были бы унесены по склонамъ) ¹⁾. На сколько первыя почвы однообразны, состоя большею частью изъ кремнистыхъ частицъ и обладая въ силу этого всегда малымъ запасомъ питательныхъ веществъ (исключая, впрочемъ, тотъ случай, когда крупнозернистость происходитъ отъ присутствія обломковъ неразложившейся горной породы), на столько же почвы плотныя, глинистыя или вообще мелкоземистыя будутъ разнообразны по количеству содержащихся въ нихъ веществъ, способныхъ непосредственно или послѣ предварительнаго разложенія поступить въ растенія. Мы встрѣчаемъ здѣсь всѣ переходы, — отъ подзоловъ, — почти лишенныхъ питательныхъ веществъ (какъ зольныхъ, такъ и азота) и торфа, содержащаго въ изобиліи одинъ азотъ и еще болѣе, чѣмъ подзолы, бѣднаго минеральными питательными веществами, — до самыхъ богатыхъ почвъ, каковы напр. лёссовыя и черноземныя почвы. Но содержаніе въ почвѣ тѣхъ или другихъ пита-

¹⁾ Г. Докучаевъ называетъ напр. черноземъ плато-тяжелой глинистой почвой, а черноземъ пологихъ склоновъ — просто глинистой почвой и названія эти оправдываются тѣмъ, что „минеральный составъ чернозема пологихъ склоновъ заключаетъ въ себѣ отъ 57 до 65% песку, тогда какъ въ черноземѣ-плато количество того же вещества не поднимается выше 33%“ (Матеріалы по оцѣнкѣ земель Нижегородской губ. в. XIV. Н. Сибирцевъ. Глава II.

тельныхъ для растений веществъ характеризуетъ только богатство почвы, — плодородіе же ея, помимо этого фактора, а равно и физическихъ свойствъ ея, зависитъ еще отъ положенія: почвы первой группы, — кремнистая, — могутъ быть плодородными (по крайней мѣрѣ, по отношенію къ огромному большинству сельско-хозяйственныхъ растений) только въ областяхъ, обладающихъ достаточнымъ количествомъ атмосферныхъ осадковъ или при орошеніи ¹⁾). Почвы же второй группы требуютъ, обратно, болѣе сухого климата и только въ этомъ климатѣ, или при искусственныхъ мѣрахъ для осушенія ихъ, — дѣлаются плодородными; безъ сомнѣнія, наши лѣссовыя черноземы (не говоря о томъ, что они и образоваться могли, какъ черноземы, только въ сухомъ климатѣ) являются плодородными только въ силу положенія своего въ сухомъ климатѣ;— въ климатѣ болѣе влажномъ ихъ огромная водоудерживающая сила дѣлала-бы ихъ неспособными къ обработкѣ въ теченіи слишкомъ долгаго періода. Плодородными могутъ быть, однако, оба рода почвъ — какъ песчаная, такъ и мелкоземистая при извѣстномъ положеніи и уходѣ (удобреніи), но богатыми, т. е. обладающими большимъ запасомъ пищевого для растений матеріала, — хотя и не вполне годнаго для поступленія въ данный моментъ въ растенія, — могутъ быть, если и не всегда бываютъ, только тяжелыя, плотныя, мелкозѣмистыя почвы ²⁾).

Но вотъ на что нужно обратить особенное вниманіе: *тяжелыя илинистыя почвы часто, обладая огромными богатствами, остаются неплодородными*, что въ данномъ случаѣ можетъ зависѣть не отъ положенія въ неблагоприятномъ климатѣ, а отъ того способа обработки, который практикуется, *отъ техники воз-*

¹⁾ Max. Fesca (Landwirthschaftliche Studien in England und Schottland. Journ. für Landwirthschaft XXIV Jahrgang 1876) объясняетъ именно влажностью климата Англій то обстоятельство, что „даже на легкой песчаной почвѣ, напр. мѣловой формациі, пшеница культивируется съ такимъ же успѣхомъ, т. е. даетъ такіе же урожаи, хотя и при большемъ (?) удобрѣніи, какъ на почвахъ болѣе тяжелыхъ“.

²⁾ Упомянутыя выше почвы крупнозернистыя, состоящія изъ ломковъ горнокаменныхъ породъ, не могутъ считаться богатыми, потому что питательныя вещества въ нихъ содержатся въ формѣ крайне трудно разложимой и потому представляютъ скорѣе всего „мертвый запасъ“ по номенклатурѣ Вульфена.

оплыванія, отъ затраты капитала. Дѣло въ томъ, что почвы этого рода требуютъ, вообще говоря, несравненно большей затраты капитала на воздѣлываніе ихъ, чѣмъ почвы первой группы — крупнозернистыя. Для рациональной обработки ихъ нужны несравненно болѣе прочныя, а, слѣдовательно, и дорогія орудія, ибо обработки онѣ очень трудно и только въ опредѣленномъ, узко ограниченномъ состояніи влажности. Последнее вызываетъ необходимость и въ болѣшемъ количествѣ орудій каждаго рода, такъ какъ работа должна быть исполнена въ болѣе короткій срокъ. Наконецъ, и самое число обработокъ здѣсь обыкновенно больше, къ тому же, обработки эти, такъ сказать, интенсивнѣе, — напр. вспашка должна производиться на болѣшую глубину, а, слѣдовательно, будетъ стоить дороже. Словомъ, *мелкоземныя почвы, можно сказать, всегда требуютъ болѣе интенсивнаго веденія хозяйства, чтобы быть плодородными.*

Если, слѣдовательно, мы остановимся на сравненіи этихъ двухъ большихъ группъ почвъ, то придемъ къ слѣдующему выводу въ приложеніи къ теоріи ренты Рикардо. Безъ сомнѣнія, Кэри былъ правъ, указывая, что первые поселенцы не могли приняться сразу за обработку почвъ наиболѣе богатыхъ, какъ это предполагалъ Рикардо, и именно потому, что всѣ эти наиболѣе богатые почвы принадлежатъ къ группѣ почвъ тяжелыхъ, которыя требуютъ единовременной затраты большого капитала, какового у поселенцевъ не было. Только впоследствии, когда произошло накопленіе капитала и техника производства улучшилась, — возможна стала и разработка этихъ болѣе тяжелыхъ и болѣе богатыхъ почвъ. Но Кэри не правъ, говоря, что поселенцы занимали наименѣе плодородныя почвы. Наоборотъ, въ первое время *при несовершенныхъ орудіяхъ и при неразвитой техники, легкія почвы были, именно, наиболѣе плодородными, хотя и не были богаты. Если при такомъ дурномъ состояніи техники являлась надобность перейти къ болѣе тяжелымъ и болѣе богатымъ почвамъ, то эти послѣднія оказывались совершенно безплодными, или, по крайней мѣрѣ, менѣе плодородными, чѣмъ занятая раньше легкія, хотя и не богатая почвы.* Слѣдовательно, при этихъ условіяхъ предположенія Рикардо оправдывались. Но какъ скоро техника улучшалась, являлась

Возможность дать этимъ тяжелымъ почвамъ ту интенсивную обработку, которой они требуютъ, то оказывалось, что онѣ ничуть не менѣе, а часто болѣе плодородны, чѣмъ легкія, сыпучія почвы. Но мало этого, относительно этихъ почвъ дѣйствительно вѣрно до известной степени указаніе Родбертуса, что онѣ *даже тогда, когда въ началѣ изъ разработки оказывались менѣе плодородными*, приносили меньшее количество продукта съ единицы пространства, *впоследствии* — перѣдко даже и безъ улучшенія техники — *повышали свое плодородіе*, переходили, по Родбертусу, въ высшій классъ. Ничего подобнаго никогда не бывало съ почвами легкими и это различіе есть слѣдствіе разницы въ количественной и качественной дѣятельности тѣхъ и другихъ почвъ.

§ 4. Указанное преимущество тяжелыхъ почвъ столь важно, что мы считаемъ нужнымъ остановиться на выясненіи его нѣсколько подробнѣе, тѣмъ болѣе, что это дастъ намъ возможность рѣшить вопросъ, насколько истощимы тѣ силы природы, на существованіи которыхъ основываетъ свою теорію ренты Рикардо и насколько правы такіе защитники его, какъ Беренсъ.

Какъ было сказано выше, легкія почвы отличаются весьма значительной количественной дѣятельностью при незначительной продуктивной дѣятельности; тогда какъ тяжелыя почвы, обратно, имѣютъ относительно небольшую количественную, но весьма значительную (приближающуюся къ единицѣ) продуктивную дѣятельность. Различіе, которое происходитъ вслѣдствіе этого въ урожайности, лучше всего выяснится, если мы вычислимъ эти урожаи за рядъ лѣтъ по формулѣ Вульфена. Какъ известно, формула эта выражается такъ: $k = ptR$, гдѣ k — величина урожая, p — продуктивная и t — количественная дѣятельность, а R — богатство почвы. Допустимъ, что имѣемъ двѣ почвы, изъ коихъ одна, А, — легкая, другая — В — тяжелая. Пусть указанные факторы для А будутъ: $R = 10000$, $t = 0,02$ и $p = 0,6$; а для В: $R = 20.000$, $t = 0,006$ и $p = 0,9$; тогда первый урожай почвы А: $k = 10000 \cdot 0,02 \cdot 0,6 = 120$; для В: $k^I = 20000 \cdot 0,006 \cdot 0,9 = 108$, — т. е. почвы эти въ началѣ почти одинаково плодородны и преимущество болѣе высокой урожайности находится на сторонѣ легкой почвы. Принимая во вниманіе, что остатокъ богатства, при помощи кото-

раго производится слѣдующій урожай, выражается разностью $R - tR = (1 - t)R$, найдемъ для А второй урожай $= k_2 = 9800. 0,02. 0,6 = 117,6$. Подобнымъ же образомъ для В — $k^{\text{II}} = 19880. 0,006. 0,9 = 107,3$. И далѣе по порядку:

3-й урожай: А $= k_3 = 9604. 0,02. 0,6 = 115,2$

4-ый " " $= k_4 = 9412. 0,02. 0,6 = 112,8$

5-ый " " $= k_5 = 9224. 0,02. 0,6 = 110,7$

6-ой " " $= k_6 = 9040. 0,02. 0,6 = 108,5$

7-ой " " $= k_7 = 8859. 0,02. 0,6 = 106,2$

8-ой " " $= k_8 = 8682. 0,02. 0,6 = 104,2$

9-ый " " $= k_9 = 8508. 0,02. 0,6 = 102,0$

тоже для В $= k^{\text{III}} = 19760. 0,006. 0,9 = 106,7$

" " " $= k^{\text{IV}} = 19641. 0,006. 0,9 = 106,0$

" " " $= k^{\text{V}} = 19523. 0,006. 0,9 = 105,4$

" " " $= k^{\text{VI}} = 19406. 0,006. 0,9 = 104,7$

" " " $= k^{\text{VII}} = 19289. 0,006. 0,9 = 104,1$

" " " $= k^{\text{VIII}} = 19173. 0,006. 0,9 = 103,5$

" " " $= k^{\text{IX}} = 19057. 0,006. 0,9 = 102,6$.

Значить, уже начиная съ 9-го года, урожаи тяжелой почвы становятся не только не ниже, но даже выше, чѣмъ урожай легкой, бывшей сначала болѣе плодородной и, какъ видно изъ хода вычисления, разница все болѣе будетъ обращаться въ пользу тяжелой почвы. Причиной этого, — кромѣ большого первоначальнаго богатства второй почвы, — является то обстоятельство, что на первой почвѣ, вслѣдствіе значительной величины количественной, при относительно малой величинѣ продуктивной дѣятельности, — является значительная потеря богатства; на второй же потеря гораздо меньше. Такъ, первая почва потеряла въ 9 урожаевъ $16,62\%$ богатства (остатокъ послѣ 9 го урожая 8338), вторая же только $5,28\%$ (остатокъ богатства 18943). Но и на каждую единицу произведеннаго урожая первая почва потратила больше богатства, чѣмъ вторая; именно, первая изъ 1662 единицъ богатства произвела урожай въ 997,2 единицъ, вторая же на 948,3 единицъ урожая издержала только 1057 единицъ богатства. Иначе говоря, первая на 100 единицъ урожая употребила $166\frac{2}{3}$ единицъ богатства,

тогда какъ вторая только 111,5. Тѣ данныя, которыя мы взяли, чтобы получить этотъ выводъ, ничуть не противорѣчаютъ дѣйствительности и существуютъ даже прямыя свидѣтельства, что рента съ земель (въ Англіи), считавшихся прежде совершенно никуда не годными, превысила въ послѣдствіи ренту земель считавшихся прежде наилучшими ¹⁾. Что же касается употребленнаго метода доказательства, — при помощи формулъ Вульфена, — то слѣдуетъ имѣть въ виду, что, если современная наука не признаетъ возможности выражать богатство или плодородіе почвы въ градусахъ, то изъ этого не слѣдуетъ, что это богатство вообще или относительно каждаго изъ элементовъ не можетъ быть выражено числомъ ²⁾. Да и принятыя нами числа могутъ считаться въ приведенномъ примѣрѣ только относительными, на подобіе тѣхъ цифръ, которыми г. Докучаевъ выразилъ относительное достоинство разныхъ почвъ. Такъ точно и отношеніе богатства первой и второй почвы не представляетъ ничего необыкновеннаго, какъ видно изъ тѣхъ же данныхъ г. Докучаева, относящихся при томъ же къ очень небольшому относительно району (одной губерніи), гдѣ, слѣдовательно, нельзя предполагать присутствія слишкомъ большого разнообразія и тѣмъ болѣе нахожденія всѣхъ возможныхъ видовъ почвъ ³⁾. То же самое слѣдуетъ сказать и относительно принятыхъ нами величинъ количественной и продуктивной дѣятельности: если численное значеніе

¹⁾ По Пасси „земли, которыя считались прежде слишкомъ плохими, чтобы стоило обрабатывать ихъ..., считаются нынѣ самыми лучшими“. „Въ Англіи... *хорошія земли* отдаются въ аренду за 22—25 шилл. акръ“, а „земли, которыя считались всегда тощими, отдаются теперь за 30—35 шиллинговъ“ Евг. де-Роберти. Политико экономическіе этюды, стр. 139).

²⁾ Гольцъ въ цитированной выше статьѣ (Bedeutung der Statik. Journ. für Landwirthschaft. 1878) находитъ, правда, невозможнымъ такое выраженіе богатства числомъ: но онъ смѣшиваетъ здѣсь богатство съ плодородіемъ и потому и возраженія его доказываютъ только, что нельзя выразить числомъ плодородія почвы. Таково напр. указаніе на то, что химическій анализъ недостаточенъ, ибо мы не знаемъ, сколько заимствуютъ растенія изъ почвы и подпочвы (I. с., р. 234).

³⁾ „Оцѣночная средняя“ выражается по даннымъ г. Докучаева для различныхъ почвъ Нижегородской губерніи слѣдующимъ рядомъ цифръ: 97 : 81 : 66 : 53 : 38 : 30 : 21 : 14 (тамъ же, глава 3-я, стр. 58); цифры же выражающія количество „запаснаго матеріала“ (растворимаго въ 10% соляной кислотѣ) будутъ: 100 : 65 : 44 : 39 : 29 : 19 : 13 : 5 (тамъ же, глава II, стр. 153).

ихъ, можетъ быть, и не соотвѣтствуетъ дѣйствительно встрѣчающимся въ природѣ, то все-же, во 1-хъ, нѣтъ и доказательствъ противъ возможности такихъ величинъ, а, во 2-хъ, и здѣсь для нашего вывода важны не численныя величины, а только взаимное отношеніе этихъ величинъ; возможность же такого отношенія едва ли можно оспаривать.

Итакъ, повторяемъ, если бы дѣло шло только о сравненіи почвъ, подобныхъ взятымъ въ нашемъ примѣрѣ, т. е. съ одной стороны — легкой, но не особенно богатой почвы, хотя и плодородной, и съ другой — тяжелой и относительно богатой и хотя мало дѣятельной, но, благодаря значительному богатству — все же плодородной почвы, то не могло-бы быть и сомнѣнія въ невѣрности утвержденія Рикардо, будто рента могла произойти отъ различія въ качествахъ почвы; тѣмъ болѣе слѣдовало-бы признать, что утверждение Berens'a, будто эти преимущества суть постоянныя и „въ той мѣрѣ, какъ они проявляются — они дѣлаются рентой“, совершенно не имѣть подъ собою почвы.

Но дѣло въ томъ, что, какъ мы указали выше, кромѣ такого рода почвъ, существуютъ почвы тяжелыя, но вмѣстѣ и мало плодородныя, при чемъ они могутъ быть и довольно богаты, тогда неплодородіе ихъ есть вслѣдствіе малой дѣятельности (количественной), — или же, наконецъ, при малодѣятельности, они будутъ, сверхъ того, и не богаты. Говоримъ не богаты, а не бѣдны, потому что, дѣйствительно, эти почвы рѣдко бываютъ такъ бѣдны, какъ почвы легкія: даже торфяныя и подзольныя почвы относительно богаты, по крайней мѣрѣ, однимъ, весьма важнымъ для растений питательнымъ веществомъ — именно, азотомъ ¹⁾, и это въ значительной мѣрѣ повышаетъ ихъ культурное достоинство. Сравненіе такой небогатой тяжелой почвы съ почвою, подобной избранной нами какъ образецъ легкихъ почвъ, — почвой А, можетъ быть поучительно. Допуская для этой третьей почвы С величину $R=10000$; $p=0,9$

¹⁾ Изъ статьи г. Костычева: „На какихъ почвахъ фосфоритная мука увеличиваетъ урожай“ (Сел. Хоз. и Лѣс. 1888 г., NN 4 и 5) слѣдуетъ, что подзолы не бѣдны и органическимъ веществомъ, которое здѣсь находится въ особенномъ состояніи.

и $t=0,005$, мы получимъ, по сравненію съ А и В, для первыхъ 9 лѣтъ для почвы С слѣдующіе урожаи:

$$\begin{aligned} k_1^I &= 10000. 0,005. 0,9 = 45 \\ k_2^I &= 9950. 0,005. 0,9 = 44,775 \\ k_3^I &= 9900. 0,005. 0,9 = 44,55 \\ k_4^I &= 9850. 0,005. 0,9 = 44,325 \\ k_5^I &= 9801. 0,005. 0,9 = 44,1 \\ k_6^I &= 9752. 0,005. 0,9 = 43,875 \\ k_7^I &= 9703. 0,005. 0,9 = 43,65 \\ k_8^I &= 9654. 0,005. 0,9 = 43,44 \\ k_9^I &= 9606. 0,005. 0,9 = 43,2. \end{aligned}$$

Какъ ни малы эти урожаи, сравнительно съ полученными на почвахъ А и В (особенно А), но уже необыкновенное постоянство ихъ и ничтожная, едва доходящая до 4⁰/₀, убыль въ богатствѣ, составлявшая на почвѣ А — 17⁰/₀, — показываютъ, что, продолжая вычисленіе далѣе, мы скоро придемъ къ выводу, что и почва С способна сравниться довольно быстро по плодородію съ почвой А. Это можетъ случиться и тогда, когда хозяйство будетъ вестись по прежней системѣ, но еще скорѣе въ томъ случаѣ, когда будетъ примѣняться удобреніе. Въ самомъ дѣлѣ, безъ удобрения 10-ый урожай будетъ: для А: $k_{10} = 8338. 0,02. 0,6 = 100$; для В: $k_x = 18943. 0,006. 0,9 = 101,3$; для С: $k_{10}^I = 9558. 0,005. 0,9 = 43$. Принимая во вниманіе, что убыль богатства послѣ 10-го урожая составляетъ для А — 18,29⁰/₀, для В — 11,18⁰/₀ и для С — 4,9 и допуская, что и въ слѣдующее десятилѣтіе убыль выразится приблизительно такимъ-же ⁰/₀-мъ, получимъ (откидывая доли ⁰/₀) слѣдующій 21-ый урожай на каждой изъ почвъ:

$$\begin{aligned} \text{на А: } k_{21} &= 6701. 0,02. 0,6 = 78,4 \\ \text{для В: } k_{xx1} &= 16755. 0,006. 0,9 = 100,53 \\ \text{для С: } k_{21}^I &= 9034. 0,005. 0,9 = 40,5 \end{aligned}$$

и далѣе:

$$\begin{aligned} k_{31} &= 5495. 0,02. 0,6 = 66 \\ k_{xxx1} &= 14912. 0,006. 0,9 = 81 \\ k_{31}^I &= 8584. 0,005. 0,9 = 38,6. \\ k_{41} &= 4506. 0,02. 0,6 = 54 \\ k_{xxxx1} &= 13272. 0,006. 0,9 = 71,65 \end{aligned}$$

$$K_{41}^I = 8155. 0,005. 0,9 = 36,9.$$

Наконецъ, черезъ 50 лѣтъ будетъ:

$$K_{51} = 3695. 0,02. 0,6 = 44,34$$

$$K_{LI} = 11812. 0,006. 0,9 = 63,78$$

$$K_{51}^I = 7747. 0,005. 0,9 = 34,86.$$

Приведенныхъ вычисленийъ достаточно, чтобы показать, что та нивелировка, на которую было указано, дѣйствительно происходитъ и, какъ ясно изъ приведеннаго, паденіе урожая въ на легкой почвѣ А идетъ настолько быстро, что уже по истеченіи 60 лѣтъ, вѣроятно, урожаи ея не будутъ превосходить урожая въ С. Нѣсколько выше держатся урожаи В, что объясняется тѣмъ, что мы приняли для этой почвы почти ту же количественную дѣятельность, какъ и для С, т. е. слишкомъ низкую. Но еще рѣзче обнаружится разница въ качествахъ взятыхъ почвъ и наклонность къ нивелированію ихъ качествъ, если мы предположимъ, что наши почвы удобряются и именно навозомъ, какъ универсальнымъ удобрениемъ. При этомъ нужно принять во вниманіе, что такое удобрение, прежде всего, повышаетъ количественную дѣятельность и увеличеніе это будетъ тѣмъ больше абсолютно (относительно можетъ имѣть мѣсто совершенно обратное отношеніе), чѣмъ выше сама по себѣ дѣятельность почвы ¹⁾. Поэтому мы должны предположить, что на почвѣ А повышение будетъ гораздо значительнѣе, чѣмъ на В, а на послѣдней, въ свою очередь, значительнѣе, чѣмъ на С. Для простоты вычисления мы предположимъ, что на А ежегодное внесеніе 200 единицъ богатства въ удобрении повышаетъ величину t до 0,03; на В до 0,01 и на С до 0,008 и пусть примѣненіе удобрения начинается съ 21-го года. Тогда:

$$K_{21} = 6901. 0,03. 0,6 = 124,2$$

$$K_{22} = 6894. 0,03. 0,6 = 124,1$$

$$K_{23} = 6887. 0,03. 0,6 = 124,0$$

$$K_{24} = 6880. 0,03. 0,6 = 123,84$$

¹⁾ Мы не приводимъ доказательствъ этого положенія, потому что оно кажется намъ очевиднымъ: повышение дѣятельности есть, главнымъ образомъ, слѣдствіе разложенія навоза, а это разложеніе идетъ тѣмъ быстрее, чѣмъ выше была первоначально дѣятельность почвы (количественная).

$$\begin{aligned}k_{25} &= 6874. 0,03. 0,6 = 123,7 \\k_{26} &= 6868. 0,03. 0,6 = 123,6 \\k_{27} &= 6862. 0,03. 0,6 = 123,52 \\k_{28} &= 6856. 0,03. 0,6 = 123,4 \\k_{29} &= 6850. 0,03. 0,6 = 123,3 \\k_{30} &= 6845. 0,03. 0,6 = 123,2 \\k_{31} &= 6840. 0,03. 0,6 = 123,1.\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}k_{XXI} &= 16955. 0,01. 0,9 = 152,6 \\k_{XXII} &= 16985. 0,01. 0,9 = 152,9 \\k_{XXIII} &= 17013. 0,01. 0,9 = 153,1 \\k_{XXIV} &= 17043. 0,01. 0,9 = 153,4 \\k_{XXV} &= 17073. 0,01. 0,9 = 153,65 \\k_{XXVI} &= 17102. 0,01. 0,9 = 153,9 \\k_{XXVII} &= 17131. 0,01. 0,9 = 154,17 \\k_{XXVIII} &= 17160. 0,01. 0,9 = 154,44 \\k_{XXIX} &= 17188. 0,01. 0,9 = 154,69 \\k_{XXX} &= 17216. 0,01. 0,9 = 155,1 \\k_{XXXI} &= 17244. 0,01. 0,9 = 155,2.\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}k^I_{21} &= 9234. 0,008. 0,9 = 66 \\k^I_{22} &= 9360. 0,008. 0,9 = 67,4 \\k^I_{23} &= 9485. 0,008. 0,9 = 68,3 \\k^I_{24} &= 9609. 0,008. 0,9 = 69,2 \\k^I_{25} &= 9732. 0,008. 0,9 = 70 \\k^I_{26} &= 9854. 0,008. 0,9 = 70,95 \\k^I_{27} &= 9975. 0,008. 0,9 = 71,82 \\k^I_{28} &= 10095. 0,008. 0,9 = 72,6 \\k^I_{29} &= 10214. 0,008. 0,9 = 73,5 \\k^I_{30} &= 10294. 0,008. 0,9 = 74,12 \\k^I_{31} &= 10412. 0,008. 0,9 = 75.\end{aligned}$$

Эти вычисления показываютъ, что, — тогда какъ удобрёніе легкой почвы А сообщаетъ сразу ея урожаемъ ту высоту, до которой вообще способны достигнуть эти урожаи, съ тѣмъ, чтобы вслѣдъ затѣмъ начать постепенно спускаться съ этой высоты, на почвы плотныя—В и С—удобрёніе производитъ вообще уже другой эф-

фектъ: здѣсь является накопленіе богатства, и въ силу этого урожая повышаются. Это накопленіе богатства и повышеніе урожая въ рѣзче обнаруживается на почвѣ С, болѣе бѣдной; въ нашемъ примѣрѣ урожай повышается на почвѣ С на 13,6% въ 10 лѣтъ, тогда какъ на В едва на 1,7% въ тотъ-же періодъ. Весь ходъ вычисленія показываетъ, что на всѣхъ почвахъ установится постоянный урожай, когда количество богатства, отнимаемое урожаемъ, будетъ равно количеству, вносимому съ удобреніемъ, т. е. 200; а, сообразно этому, количество богатства опредѣляется: для почвы А: $200 : 0,03 = 6666$; для В: $200 : 0,01 = 20000$; для С: $200 : 0,008 = 25000$. При этомъ почвы В и С, имѣющія по предположенію одинаковую продуктивную дѣятельность (0,9), будутъ производить затѣмъ непрерывно совершенно одинаковые урожаи, именно 180, тогда какъ урожай А остановится при данныхъ условіяхъ на 120. Такимъ образомъ, на почвахъ В и С, и особенно С, мы видимъ здѣсь оправданіе правила Родбертуса, что культура стремится уравнивать качества даже столь разнообразныхъ, казалось бы, почвъ, какъ эти двѣ почвы. Конечно, накопленіе богатства, которое получается здѣсь по формуламъ Вульфена, противорѣчитъ, повидимому, современнымъ воззрѣніямъ, да и мы сами выше сказали, что наука даетъ еще до сихъ поръ мало средствъ для обогащенія почвы. На самомъ дѣлѣ, однако, противорѣчіе здѣсь только кажущееся. Дѣло, именно, въ томъ, что, — хотя обогащенія настоящими питательными для растений веществами при навозномъ удобреніи ожидать нельзя или, по крайней мѣрѣ, оно можетъ имѣть только очень небольшіе размѣры (когда съ удобреніемъ вносится больше, чѣмъ отнимается съ урожаями), но за то съ удобреніемъ вносится масса органическаго вещества, которое, хотя и не служитъ прямой пищей для растений, но, во 1-ыхъ, улучшаетъ физическое строеніе почвы, во 2-ыхъ, содѣйствуетъ, — употребляя терминологию Вульфена, — „переходу вещества изъ запаса въ богатство“, или, говоря современнымъ языкомъ, — переводу веществъ въ удобоусвояемое состояніе; — вообще же — подготовкѣ питательныхъ веществъ въ почвѣ. Оба эти дѣйствія крайне важны для почвъ В и С и не имѣютъ почти никакого значенія для почвы А, ибо въ этой послѣдней, во 1-ыхъ, органическое вещество

способно накапливаться въ несравненно меньшей степени, чѣмъ въ почвахъ В и С, ибо здѣсь оно быстро разлагается (почва горячая); во 2-хъ, запасъ требующихъ подготовки питательныхъ веществъ незначителенъ и въ 3-хъ, наконецъ, способность сберегать разложившееся богатство весьма мала и потому ускореніе разложенія богатства повело бы только къ увеличенію бесполезной потери.

Правда, по скольку органическое вещество способно накапливаться въ такихъ почвахъ какъ А, оно содѣйствуетъ ихъ улучшенію, повышаетъ поглотительную способность и, содѣйствуя задержанію влаги, умѣряетъ отчасти ихъ дѣятельность. Но, вообще говоря, накопленіе здѣсь всегда слабо и не имѣетъ, поэтому, того значенія, какъ въ почвахъ тяжелыхъ.

Но, дайте; наше вычисленіе позазываетъ, что урожаи почвъ В и С должны современемъ совершенно уравниваться между собою, тогда какъ урожаи почвы А остаются значительно ниже ихъ. Это обстоятельство, повидимому, противорѣчитъ тому правилу, что культура стремится уравнивать почвы по ихъ урожайности. Для объясненія этого противорѣчія нужно разобрать, насколько принятыя нами условія соотвѣтствуютъ требованіямъ рациональной техники. Въ этомъ отношеніи нужно замѣтить слѣдующее: предположивъ что всѣ три почвы удобряются одинаково, мы допустимъ нѣкоторую нераціональность, ибо давно уже установлено, что легкія почвы слѣдуетъ удобрять небольшими количествами заразы, а тяжелыя обратнo. Въ данномъ случаѣ рациональность требовала бы удобрения почвъ В и С большими количествами, такъ какъ на почвѣ А вносимое удобреніе не покрываетъ того истощенія, которое производится урожаями и, слѣд., дальнѣйшее уменьшеніе его нераціонально. Чтобы выяснитъ, какой получится отъ этого результатъ, нужно ясно представить себѣ вліяніе навоза на почву. Чѣмъ больше вносится удобрения въ почву тѣмъ больше повышается величина количественной дѣятельности почвы. Но это повышеніе рационально только до тѣхъ поръ, пока почва начнетъ терять, вслѣдствіе все увеличивающейся быстроты разложенія „вещества“, изъ своего богатства величину, равную обогащенію, производимому удобреньемъ; дальнѣйшее же увеличеніе удобрения не имѣетъ цѣли, ибо урожаи не повысятся. Этотъ предѣльный случай

представляет въ нашемъ примѣрѣ почва А. Но для почвъ В и С увеличеніе урожаявъ, помощью увеличенія удобренія, еще возможно и, — такъ какъ въ этихъ почвахъ происходитъ обогащеніе, — мы должны бы допустить, что, параллельно этому обогащенію происходитъ повышеніе t , такъ какъ, несомнѣнно, накопленіе органическаго вещества въ этихъ почвахъ должно сдѣлать ихъ болѣе дѣтельными. Допустивъ такое повышеніе t , мы нашли бы, что предѣльная величина урожая была-бы достигнута скорѣе (урожай возрастала-бы быстрѣе), но, вмѣстѣ съ тѣмъ, увеличивалась бы и потеря и предѣлъ долженъ былъ бы оказаться ниже, чѣмъ въ нашемъ вычисленіи ¹⁾. Такимъ образомъ, въ силу этой поправки, разность урожаявъ на почвъ А и почвахъ В и С понизилась бы. Но, малѣ этого: современная техника позволяетъ намъ достигнуть и полного уравненія урожаявъ! До сихъ поръ мы предполагали, что возстановленіе богатства происходитъ путемъ внесенія навознаго удобренія, которое, повышая, правда, урожай, вызываетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, и нежелательный отчасти эффектъ, особенно на почвахъ, подобныхъ А, именно — то повышеніе t , о которомъ мы только что говорили. До тѣхъ поръ, слѣдовательно, пока наука не давала средствъ обогащать такіа почвы, безъ повышенія количественной дѣтельности ихъ, пока, словомъ, примѣнялось исключительно навозное удобреніе, до тѣхъ поръ было совершенно вѣрно положеніе Тюнена, что обогащеніе свыше извѣстнаго предѣла было невыгодно. Правда, уже тотъ же Тюненъ указываетъ, что это невыгодно только для извѣстной группы растений, — нашихъ обыкновенныхъ хлѣбныхъ злаковъ, — но, такъ какъ эти растения всегда составляли важнѣйшую, по крайней мѣрѣ для Европы, группу культурныхъ растений, то все же оставалось вѣрнымъ правило, что почвы подобнаго рода не могутъ быть обогащены, равно и урожайность ихъ повышена, выше извѣстнаго предѣла. Но въ настоящее время наука даетъ намъ средства обогащать почву, не увеличивая ея количественной дѣтельности, и достигается это, именно, помощью внесенія такъ называемыхъ искусственныхъ минеральныхъ

¹⁾ Почва, вслѣдствіе увеличенія количественной дѣтельности, болѣе уподобилась-бы легкой почвъ,

туговъ. Эти туки (кромѣ азотистыхъ) и получили, и еще въ большей степени получаютъ, вѣроятно, наибольшее значеніе на почвахъ легкихъ, песчаныхъ, гдѣ только при ихъ помощи и возможно перейти тотъ предѣлъ урожайности, который указывался имъ при прежнемъ хозяйствѣ на навозѣ. Конечно, и здѣсь опять необходимо сдѣлать оговорку, такъ какъ минеральные (фосфорнокислые и калийные) туки, какъ извѣстно, оказываютъ очень сильное вліяніе и на наименѣе плодородныя изъ тѣхъ почвъ, которыя мы отнесли къ тяжелымъ (именно на подзолъ и торфяно-болотистыя почвы), чего не могутъ показать наши формулы. Изъ легкихъ-же они оказываютъ вліяніе только на почвы, лежація въ болѣе влажномъ климатѣ. Въ томъ и другомъ случаѣ здѣсь важнымъ факторомъ является вода. Это важное значеніе воды, однако, отнюдь не опровергаетъ, а скорѣе подтверждаетъ нашу мысль, что нельзя основывать на качествахъ почвы происхожденіе ренты: если вода настолько сильный элементъ, что можетъ видоизмѣнять и уничтожать дѣйствіе богатства или бѣдности почвы, то, очевидно, является еще лишній факторъ, нивелирующий тѣ различія, которыя встрѣчаются между почвами ¹⁾.

Итакъ, и культура, и наличность нѣкоторыхъ природныхъ факторовъ, какъ вода, могутъ значительно измѣнять характеръ почвы и изъ вполне бесплодной сдѣлать ее вполне плодородной *при данномъ уровнѣ техники*. Очевидно, стало быть, что если культура стремится уничтожить существующія природныя различія, то это значило-бы, въ противоположность ученію Рикардо, что рента современемъ должна не возрастать, а, наоборотъ, падать.

§ 5. Все сказанное до сихъ поръ указываетъ, однако, только, что технически возможно достигнуть равенства урожаявъ на разныхъ почвахъ. Но одно это обстоятельство еще не рѣшаетъ вопроса о рентѣ. Можно, именно, сказать съ Рикардо, что повышеніе

¹⁾ Th. Mithoff (Die Lehre von der Bodenrente in ihrer Beziehung zu den naturgesetzlchen Vorgängen im Landbau (Journ. für Landwirthschaft 1867), также признаетъ (р. 356), что рента, выведенная изъ разнаго богатства почвъ питательными для растений веществами, была-бы только временной и уничтожилась-бы съ истощеніемъ земель. Онъ думаетъ, что рента является потому, что количество земли ограничено.

урожаевъ на менѣе плодородныхъ почвахъ достигается увеличеніемъ приложенія капитала, а *потому продуктъ обходится здѣсь дороже*. Первую половину этого положенія мы сами отчасти признаемъ относительно тяжелыхъ почвъ, но вторая половина, какъ было показано выше, есть слѣдствіе неправильнаго пониманія интенсивности. Суть здѣсь, именно, въ томъ, что не различали повышенія интенсивности, помощію увеличенія основного капитала, отъ повышения ея — помощію увеличенія капитала оборотнаго. Мы не будемъ, однако, останавливаться на теоретической сторонѣ этого вопроса, которую считаемъ достаточно выясненной выше, и скажемъ только нѣсколько словъ въ приложеніи къ данному случаю. Здѣсь, какъ мы видѣли, на извѣстной ступени культуры (навозное удобрение) невозможно достигнуть равенства урожаевъ на почвахъ легкихъ и тяжелыхъ. При этомъ, однако, совершенно ясно, что культура на менѣе производительныхъ, легкихъ почвахъ — будетъ не только болѣе экстенсивна, но она будетъ и болѣе дешева: здѣсь не нужно будетъ ни тѣхъ тяжелыхъ и дорогихъ орудій, ни такого количества орудій каждаго рода, ни, наконецъ, такого числа обработокъ, какое необходимо будетъ дать на почвъ тяжелой. Поэтому, мы въ правѣ ожидать, что, при меньшей урожайности этихъ почвъ, единица продукта, полученная съ нихъ, будетъ имѣть все-же не большую цѣнность (будетъ стоить не большаго количества трудовой энергіи), чѣмъ единица продукта, полученная съ болѣе урожайныхъ, но требующихъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, болѣе расхода на единицу пространства тяжелыхъ почвъ. Но это не значитъ, что съ достиженіемъ высшей культурной ступени, когда дѣлается возможнымъ увеличеніе урожая помощію примѣненія искусственныхъ туковъ на легкихъ почвахъ, — что тогда окажется, что единица продукта этихъ почвъ обходится дешевле такой же единицы съ почвъ тяжелыхъ; ибо, съ одной стороны, поднятіе урожаевъ легкихъ почвъ требуетъ затраты новаго капитала, а, съ другой, улучшеніе техники можетъ содѣйствовать и уменьшенію цѣнности производимаго на тяжелыхъ почвахъ продукта, вслѣдствіе чего и здѣсь опять можетъ быть установлена такая техника, что цѣнность продукта (не стоимость) на почвахъ разнаго рода будетъ совершенно одинакова. Въ частности, по отношенію къ тому случаю, которымъ мы иллюстрировали возможность поднятія почвы

изъ низшаго класса въ высшій, никакъ не можетъ быть рѣчи о томъ, что здѣсь повышеніе урожаяевъ происходитъ вслѣдствіе повышенія интенсивности и можетъ поэтому вызвать увеличеніе цѣнности продукта. Здѣсь, наоборотъ, интенсивность все время остается одна и таже, и только вслѣдствіе накопленія не использованнаго прежними урожаями богатства, является постепенное увеличеніе урожаяевъ, при чемъ, слѣдовательно, единица продукта становится не дороже, а дешевле, такъ какъ интенсивность осталась прежняя или увеличилась только на сумму расходовъ на уборку. Получается, слѣдовательно, результатъ прямо противоположный тому, какой долженъ бы былъ получиться по теоріи Рикардо. Оказывается, слѣдовательно, что не только истощеніе однихъ почвъ, но и способность другихъ накапливать богатство, содѣйствуютъ тому, чтобы обратить въ иллюзію тѣ, такъ называемыя неистощимыя качества почвъ, которыя составляютъ одну изъ основъ теоріи ренты Рикардо.

Неистощимое плодородіе однихъ и безнадежное безплодіе другихъ земель имѣли-бы, однако, значеніе для обоснованія теоріи ренты Рикардо, въ томъ только случаѣ, если-бы, во 1-хъ, занятіе земель шло дѣйствительно въ томъ порядкѣ, какой предполагалъ Рикардо. Но едва-ли нужно приводить теперь еще доказательства, что Рикардо былъ неправъ въ своемъ утвержденіи, что болѣе плодородныя и болѣе богатыя почвы (понятія, которыя онъ отождествляетъ) занимались ранѣе болѣе бѣдныхъ и менѣе плодородныхъ. Для насъ, русскихъ, достаточно вспомнить порядокъ заселенія различныхъ областей нашего отечества, чтобы отвергнуть правильность посылокъ Рикардо. Извѣстно вѣдь, что Новгородская, Московская и Сѣверо-Двинская область и даже Вятская, Пермская и Сибирь (частью) гораздо раньше поступили въ земледѣльческую культуру, чѣмъ наши плодородныя черноземныя степи или даже срединная черноземная Россія (Воронежская, Курская, Тамбовская, Саратовская губ. и проч.). Въ расселеніи населенія гораздо болѣе важную роль играетъ историческій элементъ, чѣмъ то или другое качество почвы. Если русскій народъ для первыхъ поселеній выбралъ сѣверную область, то здѣсь играла роль даже не легкость обработки, а, можетъ быть, просто — бoльшая возможность въ случаѣ набѣговъ полудикихъ сосѣдей скрыться въ лѣсахъ, которыхъ на сѣверѣ было

изобиліе, тогда какъ югъ былъ безлѣсенъ. Во вторыхъ, указанныя качества земель, да и самый фактъ перваго занятія имѣли бы значеніе доказательства въ пользу теоріи ренты Рикардо, если-бы, — какъ справедливо указываетъ Родбертусъ, — болѣе плодородныя земли, — допуская, что они первыя поступили въ культуру, — были вмѣстѣ съ тѣмъ расположены такимъ образомъ, что концентрировались-бы вокругъ центровъ наибольшаго сгущенія населенія, т. е. прежде всего, городовъ; тогда, вмѣстѣ съ переходомъ къ новымъ землямъ, приходилось бы переходить не только къ менѣе плодороднымъ, но и къ болѣе отдаленнымъ отъ центровъ потребленія землямъ. Извѣстно, однако, что города, особенно большіе, лежали въ огромномъ большинствѣ случаевъ при морѣ: напр. первыми важными центрами городского поселенія Европы въ новой исторіи были ганзейскіе города и итальянскія городскія республики, т. е. почти исключительно приморскіе города. Приморскіе же города рѣдко бываютъ окружены плодородными пространствами, развѣ что лежатъ при рѣчныхъ дельтахъ. Но и въ этомъ послѣднемъ случаѣ плодородіе крайне односторонне, ибо земли эти — благодаря климату приморья — въ гораздо большей степени способны производить траву и вообще кормъ для скота, чѣмъ пищу для людей — зерно: не даромъ-же все побережье нѣмецкаго и балтійскаго морей и британскія острова славятся, какъ мѣста разведенія наиболѣе культурныхъ породъ рогатаго скота! Къ тому-же, города всегда должны были, какъ мы покажемъ ниже и какъ это отчасти ясно само собою, непремѣнно располагаться вблизи морей и рѣкъ, какъ единственныхъ въ прежнее время путей сообщенія.

§ 6. Родбертусъ, однако, совершенно вѣрно усматриваетъ основу теоріи Рикардо не въ положеніи о качествахъ почвы, а въ томъ, что послѣдующее приложеніе капитала къ земледѣлію будетъ менѣе производительно, чѣмъ предыдущее. Рикардо, конечно, признавалъ, что движеніе науки, улучшеніе техники нарушаютъ этотъ законъ, но все же вся его система построена на предположеніи, что этотъ законъ имѣетъ мѣсто; необходимость такого предположенія онъ видитъ въ томъ, что земледѣльческія улучшенія происходятъ рѣдко. Однако, это заключеніе Рикардо въ значительной мѣрѣ есть плодъ недоразумѣнія. Дѣло въ томъ, что для того, чтобы возможно

было приложить тотъ капиталъ, который представляетъ собою вторую, менѣе производительную единицу, нужно не только, какъ указываетъ Родбертусъ, — чтобы эта вторая единица находилась на лицо, — а нужно еще, чтобы въ области земледѣльческой техники, въ области агрономическихъ знаній произошли измѣненія, которыя указывали-бы, *какъ слѣдуетъ* приложить эту вторую единицу. Окажется ли тогда (при наличности необходимыхъ знаній), что 2-ая единица менѣе производительна, чѣмъ первая, это, во всякомъ случаѣ, вопросъ нерѣшенный. Примѣры, приведенные Тюенемъ, отнюдь не показываютъ еще меньшей производительности второй единицы капитала. Самый доказательный изъ нихъ слѣдующій: „Наблюденія показали“, — говоритъ Тюенъ, — что если на поля одинаковаго состава вывести 3, 4, 5 и т. д. возовъ навоза на 100 кв. ругъ, то каждый вновь прибавленный возъ даетъ меньшій приростъ урожая“ (р. 66). Въ другомъ мѣстѣ онъ указываетъ, что производительность въ 10 зеренъ (около самъ 10) для ржи онъ считаетъ наивысшей, ибо, при увеличеніи богатства почвы свыше этого, напр. до 12 зеренъ, — хлѣбъ полегаётъ и производительность относительно зерна сокращается. Но, очевидно, что это, во 1-хъ, не есть общій законъ для всѣхъ климатовъ и почвъ, а только эмпирически выведенное для мѣстныхъ условій правило; во 2-хъ, правило это находится въ зависимости отъ способа внесенія удобрения и отъ обработки почвы; оно, безъ сомнѣнія, можетъ относиться только къ навозному удобрению, примѣнявшемуся, при томъ, при тѣхъ условіяхъ обработки, которыя имѣли мѣсто въ имѣніи Тюенена. Въ самомъ дѣлѣ, мы имѣемъ даже почти современное Тюену, проверенное тщательнымъ тридцатилѣтнимъ учетомъ, свидѣтельство Клеемана, что урожай въ его имѣніи возрасталъ пропорціонально увеличенію удобрения ¹⁾, и въ этомъ случаѣ точно также навознаго удобрения. Но, признавая, что указаніе Тюенена *во многихъ случаяхъ можетъ оправдываться*, — нельзя считать это обстоятельство доказательствомъ закона Рикардо, что 2-ая единица капитала, приложеннаго къ землѣ, оплачивается меньшимъ количествомъ продукта. Увели-

¹⁾ Die Statik des Landbaues in ihrer Anwendung auf die Wasserthaleber Länderei. Von C. Kleemann fürstl. Schwarzb. Domainenrath. Sondershausen 1856.

ченіе удобренія напр. въ $1\frac{1}{2}$ раза еще не обозначаетъ, вѣдь, увеличенія затраты капитала на единицу пространства въ $1\frac{1}{2}$ раза, такъ, какъ кромѣ затратъ на удобреніе, существуютъ еще затраты на орудія и вообще на обработку, на постройки и т. п. затраты, величина которыхъ въ данномъ случаѣ не измѣняется. Если, слѣдовательно, отъ увеличенія удобренія въ $1\frac{1}{2}$ раза сумма расхода на единицу площади увеличилась, напр., на 20%, то и урожай долженъ повыситься только на 20%, чтобы стоимость производства осталась таже, или иначе, — чтобы прибавочный капиталъ при той же продажной цѣнѣ продукта принесъ тотъ же доходъ, какъ и предидущій. Кромѣ того, какъ было указано уже нѣсколько разъ, повышение интенсивности помощью приложенія основного капитала имѣетъ иное вліяніе на стоимость производства, чѣмъ увеличеніе ея увеличеніемъ приложенія оборотнаго капитала.

Остановимся еще на попыткѣ доказать положеніе, что вновь прилагаемые капиталы менѣе производительны, чѣмъ прежніе, такъ сказать, математически точно. А. Н. Шишкинъ ¹⁾, найдя формулу для цѣны земли, при которой выгодно становится дальнѣйшее увеличеніе интенсивности, дѣлаетъ изъ этой формулы слѣдующіе выводы: „Эта формула показываетъ, — говоритъ онъ, — что: во 1-хъ, чѣмъ выше цѣна на землю, тѣмъ интенсивнѣе должно быть ведено хозяйство. Во 2-хъ, еслибы было $\delta = \delta'$, т. е. если вторая единица капитала, будучи приложена къ землѣ, производила бы столько-же, сколько первая, то цѣна на землю была бы равна нулю, а такъ какъ этого не существуетъ, то слѣдовательно и δ должно быть всегда больше δ' , т. е. первая единица капитала, будучи приложена къ землѣ, производитъ больше; чѣмъ вторая, вторая больше, чѣмъ третья и т. д. Слѣдовательно, законъ прогрессивнаго уменьшенія производительности капитала и труда, прилагаемыхъ къ почвѣ, можетъ быть доказанъ уже однимъ тѣмъ, что на землю существуетъ цѣна.“ Чтобы рѣшить, на сколько вѣренъ этотъ выводъ, нужно разсмотрѣть, какъ авторъ получилъ ту формулу, изъ которой сдѣланъ этотъ выводъ. Величина δ выражаетъ „увеличеніе цѣнностей (рента + проценты), получаемое при экстенсивномъ веденіи хозяй-

¹⁾ Сельско-хозяйственные очерки Новороссіи. Ж. М. Г. И. Ч. СХІІІ.

ства, на каждую единицу вложеннаго въ предпріятіе капитала, не считая цѣны земли, ибо авторъ опредѣленно говоритъ, что прикладываетъ капиталъ въ видѣ построекъ, скота, мертвaго инвентаря и оборотнаго капитала. „Если я теперь употребляю — говоритъ авторъ далѣе — капиталъ b на болѣе интенсивное веденіе уже существующаго хозяйства, то каждая единица этого капитала дастъ мнѣ въ видѣ ренты и процентовъ нѣкоторую величину δ' ; если же я капиталъ b употребляю на покупку земли и на хозяйствованіе на этой новопріобрѣтенной землѣ по совершенно таковому же способу, какъ и на старой, то, во 1-хъ, я на покупку земли потрачу нѣкоторый капиталъ d , вслѣдствіе чего для веденія хозяйства на новой землѣ у меня останется капиталъ $b-d$ и съ каждой единицы этого капитала я получу въ видѣ ренты и процентовъ, очевидно, тоже δ , такъ какъ капиталъ $b-d$ будетъ работать при тѣхъ же условіяхъ, при какихъ работаетъ и прежній капиталъ. Если предположить теперь, что хозяйство мое на N десятинахъ (первое) уже достигло той степени насыщенія, при которой новая затрата на него капитала b оплачивается въ той же мѣрѣ, какъ затрата этого капитала на покупку и веденіе хозяйства на новопріобрѣтенныхъ N десятинахъ земли, то, очевидно, должно имѣть мѣсто слѣдующее равенство:

$$b\delta' = \delta(b - d)^{\text{a}}.$$

Въ этомъ основномъ равенствѣ вся суть дѣла: очевидно, что, — разъ равенство это составлено вѣрно, то и выводъ автора, приведенный выше, вѣренъ. Но это равенство выражаетъ не больше, какъ предположеніе автора и дѣйствительно только при условіи, что прежнее хозяйство „достигло той степени насыщенія“, которая именно выражается этимъ уравненіемъ и подчеркнутыми нами словами автора. Въ этомъ же уравненіи δ' непременно должно быть меньше δ , если d (цѣна земли) есть величина положительная. Слѣдовательно, то обстоятельство, что $\delta > \delta'$ есть одно изъ условій заданія задачи; поэтому неудивительно, что и окончательный результатъ различныхъ видоизмѣненій заданной формулы показываетъ, что $\delta > \delta'$; если бы этого не было, то это значило бы, что произведенныя надъ первоначальной формулой математическія дѣйствія — невѣрны, и, въ виду этого, никакихъ заключеній о существованіи —

будто-бы закона, указывающаго меньшую производительность второй единицы капитала вывести изъ данной формулы нельзя. Эта меньшая производительность была авторомъ предположена, а вовсе не вычислена.

Подчеркнемъ, кстати, и другую ошибку: величины δ и δ' несравнимы еще и потому, что δ выражаетъ доходъ на капиталъ затраченный на хозяйство, не считая цѣны земли, а вторая—доходъ не только на капиталъ предпріятія (т. е. постройки, инвентарь и оборотный капиталъ), но еще и на цѣну земли. Потому, если бы авторъ дѣйствительно доказалъ, что $\delta > \delta'$, то и тогда ему можно было-бы отвѣтить, что это вовсе не доказываетъ приведеннаго имъ закона Рикардо, а доказываетъ только общепризнанное среди извѣстной группы экономистовъ и сельскихъ хозяевъ положеніе, что капиталъ въ землѣ приноситъ меньшій процентъ, чѣмъ въ видѣ основного (построекъ, машинъ и пр.), или, тѣмъ болѣе, оборотнаго капитала. Такимъ образомъ, разобранную попытку обосновать положенія Рикардо о производительности капитала мы не можемъ признать удачной.

Само собою разумѣется, однако, что мы, какъ и Родбертусъ, не намѣрены вовсе утверждать, что производительность почвы можетъ увеличиваться безконечно; равно не утверждаемъ мы, что капиталъ, прилагаемый къ землѣ, остается всегда одинаково производительнымъ, т. е. производить каждый разъ увеличеніе продукта, пропорціональное увеличенію капитала. Мы думаемъ, что, говоря о приложеніи капитала къ землѣ и о вліяніи этого приложенія на стоимость производства продукта ¹⁾, слѣдуетъ имѣть въ виду именно ту часть капитала, которая дѣйствительно вліяетъ на стоимость производства. Эту часть капитала мы называемъ авансированнымъ (по Марксу—*vorgeschossenes*) капиталомъ. Авансированный капиталъ составляется изъ: а) суммы израсходованной на рабочую плату или переменнаго капитала; б) суммы, израсходованной на матеріалы разнаго рода или постоянной части оборотнаго капитала и наконецъ, изъ в), погашенія основного капитала (ремонтъ входитъ въ рубрики а) и б)). Этимъ авансированнымъ капиталомъ и опредѣляетъ-

¹⁾ Рикардо, впрочемъ, говоритъ не о стоимости, а о цѣнности получаемаго на разныхъ земляхъ продукта, цѣнности, измѣряемой количествомъ приложеннаго труда.

ся собственно стоимость производства продукта, понимая подъ послѣдней дѣйствительно произведенный расходъ, а нерасходъ съ процентами, какъ разумѣетъ напр. Тюненъ стоимость производства. Рассматривая составъ авансированнаго капитала, мы видимъ, что увеличеніе первыхъ двухъ рубрикъ (перемѣннаго капитала и матеріаловъ) ведетъ къ увеличенію интенсивности въ той же мѣрѣ; точнѣе говоря — съ увеличеніемъ каждой изъ этихъ рубрикъ на извѣстную сумму — увеличивается на ту же сумму и весь капиталъ, вложенный въ предпріятіе. Не то относительно третьей рубрики (погашеніе основного капитала). Эта величина возрастаетъ, очевидно, несравненно медленнѣе, чѣмъ увеличивается сумма капитала, вложеннаго въ предпріятіе. Различныя части основного капитала хозяйства погашаются, правда, съ различной быстротой (т. е. на погашеніе ихъ нужно отчислять различный процентъ ихъ цѣнности), но, во всякомъ случаѣ погашеніе всегда составляетъ только долю и нерѣдко весьма незначительную ($1 - 2\%$ напр., со стоимости построекъ) долю цѣнности основного капитала. Нужно при этомъ замѣтить, что, за исключеніемъ живого инвентаря (скота), для всѣхъ частей основного капитала можно принять, какъ общее правило, что, чѣмъ выше цѣнность той или другой части основного капитала, тѣмъ ниже процентъ отсчитываемаго на нее ежегодно погашенія, ибо тѣмъ этотъ основной капиталъ обыкновенно прочнѣе (каменный домъ сравнительно съ деревяннымъ, или желѣзный плугъ сравнительно съ сохой). Въ виду послѣдняго обстоятельства совершенно невозможно установить соотношенія между величиной капитала хозяйства (интенсивностью) и стоимостью производства, тѣмъ болѣе, что и соотношеніе разныхъ капиталовъ въ хозяйствѣ можетъ колебаться въ весьма широкихъ предѣлахъ. Въ одномъ случаѣ можетъ преобладать перемѣнный капиталъ (рабочая плата), — такіа хозяйства нѣмцы называютъ *Arbeitsintensif*, т. е. интенсивныя по количеству примѣняемой работы; въ другихъ случаяхъ можетъ преобладать капиталъ, затрачиваемый на матеріалы, какъ напр. въ случаѣ очень большаго примѣненія покупныхъ удобрѣній и кормовъ; этотъ послѣдній случай, однако, рѣдко является самостоятельнымъ, а чаще сливается съ первымъ или третьимъ, — понимая подъ послѣднимъ, преобладаніе основного капитала, въ видѣ-ли орудій, машинъ, построекъ,

или въ видѣ скота; въ обоихъ послѣднихъ случаяхъ нѣмцы называютъ хозяйство Kapitalintensif, т. е. интенсивное по примѣненію капитала. Такъ какъ здѣсь преобладаетъ обыкновенно основной капиталъ, то можно-бы называть такія хозяйства интенсивными по основному капиталу. Какъ было уже неоднократно указано, вліяніе на стоимость производства основного капитала несравненно меньше, чѣмъ остальныхъ частей капитала предпріятія, — иначе говоря, авансированный капиталъ, при одной и той-же суммѣ капитала предпріятія на единицу пространства (одинаковой высотѣ интенсивности), — можетъ имѣть весьма различную величину, въ зависимости отъ того, какой процентъ общаго капитала предпріятія составляетъ основной капиталъ; чѣмъ этотъ процентъ больше, тѣмъ — при той-же высотѣ интенсивности, — меньше авансированный капиталъ, и слѣдовательно, при прочихъ равныхъ условіяхъ, ниже стоимость производства. Последнее едва-ли требуетъ поясненія: сумма переменнаго капитала и стоимость матеріаловъ входятъ въ стоимость производства цѣликомъ, а основной капиталъ только погашеніемъ, составляющимъ незначительную долю всего капитала.

Изъ сказаннаго слѣдуетъ заключить, что въ виду столь различнаго участія разныхъ видовъ капитала въ стоимости производства, ни въ какомъ случаѣ нельзя говорить о вліяніи увеличеннаго приложенія капитала вообще (интенсивности) на стоимость земледѣльческаго продукта. Законъ приложенія капитала къ землѣ, которому Рикардо придалъ такую простую форму, оказывается несравненно сложнее. Намъ кажется, что этотъ законъ можетъ быть выраженъ въ видѣ слѣдующихъ положеній:

1. При всякомъ данномъ уровнѣ техники существуетъ предѣлъ приложенія капитала къ землѣ въ какой бы то ни было формѣ, т. е. предѣлъ, за которымъ увеличеніе приложенія капитала (увеличеніе интенсивности) становится невыгоднымъ.

2. Указанный предѣлъ колеблется, однако, въ весьма широкихъ границахъ, въ зависимости отъ слѣдующихъ обстоятельствъ: а) высоты техники, т. е. того уровня знаній, который мы имѣемъ въ данный моментъ относительно эксплуатируемыхъ нами силъ природы и того искусства,

котораго мы достигли въ эксплуатаціи этихъ силъ и нашихъ знаний о нихъ для своихъ цѣлей. б) Отъ той формы, которую мы, въ зависимости отъ указаннаго развитія техники, и принимая во вниманіе условія раціональной эксплуатаціи, придаемъ нашимъ капиталамъ: чѣмъ болѣе процентъ въ суммѣ капиталовъ предпріятія составитъ основной капиталъ, тѣмъ,—при данной высотѣ интенсивности,—производство будетъ стоить дешевле на единицу пространства, и обратно: чѣмъ болѣе процентъ нашихъ капиталовъ будетъ заложенъ въ видѣ оборотнаго капитала (рабочей платы и матеріаловъ), тѣмъ выше будетъ стоимость производства по расчету на единицу площади эксплуатируемой почвы, и тѣмъ скорѣе, слѣдовательно, увеличеніе интенсивности поведетъ къ увеличенію стоимости производства единицы произведеннаго продукта. в) Предѣлъ этотъ колеблется также въ зависимости отъ качествъ воздѣлываемой почвы: почвы плотныя, глинистыя и особенно богатые, хотя въ началѣ и неплодородныя, съ одной стороны требуютъ, а съ другой и допускаютъ высшую степень интенсивности, чѣмъ почвы легкія, песчанистыя, которыя—хотя въ началѣ и плодородны, но—съ одной стороны, плодородіе ихъ легко доступно и для эксплуатаціи его не требуется высокой степени интенсивности, а съ другой—плодородіе это,—вслѣдствіе незначительности богатства и малой способности почвы сохранять это богатство,—быстро истощается и для дальнѣйшей эксплуатаціи почвы требуется вносить въ нее только такой запасъ богатства, который можетъ быть тотчасъ же извлеченъ; во всякомъ случаѣ, слѣдовательно, и здѣсь не потребуются значительной интенсивности.

3. Указанный предѣлъ различенъ также въ зависимости отъ качествъ производимаго продукта: есть продукты, которые не могутъ быть производимы иначе, какъ только при высокой степени интенсивности и которые, вмѣстѣ съ тѣмъ, допускаютъ увеличеніе интенсивности до весьма значительной высоты, благодаря тому, что предѣлъ уро-

жайности ихъ лежитъ очень далеко и потому увеличеніе интенсивности, — хотя бы сопровождающееся значительнымъ увеличеніемъ суммы авансированнаго капитала, — вызывая соотвѣтствующее увеличеніе урожая, — не ведетъ къ повышенію стоимости продукта. (О томъ, что предѣлъ урожайности у однихъ растений выше, чѣмъ у другихъ, говорилъ еще Тюненъ, сравнивая съ этой стороны, рожь и картофель). Собственно говоря, нѣтъ основанія думать, что предѣлъ урожайности нашихъ колосовыхъ хлѣбовъ такъ низокъ, какъ считалъ напр. Тюненъ; но опытъ показываетъ, что достигнуть повышенія урожая въ свѣдѣніи извѣстнаго предѣла на практикѣ гораздо труднѣе по отношенію къ хлѣбамъ, чѣмъ по отношенію къ такимъ растениямъ, какъ картофель, свекла. Можетъ быть, это значитъ только, что условія, которымъ должна удовлетворять культура для повышенія урожайности хлѣбовъ, — сложнѣе, чѣмъ для названныхъ корнеплодовъ, а потому условія эти на практикѣ рѣже выполняются.

4) Наконецъ, само собою понятно, что *чѣмъ выше рыночная цѣна даннаго продукта, тѣмъ рациональнѣе будетъ повышение интенсивности*. Высокая рыночная цѣна обозначаетъ, именно, что и при значительной стоимости производства продукта продажа его дастъ еще удовлетворительный доходъ; поэтому, при производствѣ можно не стѣсняться тѣмъ, что увеличеніе интенсивности ведетъ къ увеличенію суммы авансированнаго капитала (напр. вслѣдствіе усиленнаго приложенія труда или матеріаловъ разнаго рода), такъ какъ, если-бы и произошло при этомъ повышеніе стоимости производства, то, при высокой рыночной цѣнѣ продукта, разность между этой цѣной и стоимостью производства будетъ все еще значительна, и нѣкоторый убытокъ отъ уменьшенія этой разности, вслѣдствіе увеличенія стоимости производства, можетъ съ избыткомъ покрыться увеличеніемъ массы произведеннаго (благодаря увеличенію интенсивности) продукта.

Таковы, по нашему мнѣнію, тѣ положенія, которыя показываютъ законъ приложенія капитала къ земледѣлію. Самымъ главнымъ выводомъ изъ всего сказаннаго мы считаемъ положеніе, что высота допустимой (раціональной) интенсивности опредѣляется высотой развитія земледѣльческой техники, — что, слѣдовательно,

каждое открытіе и улучшеніе въ области техники расширяетъ возможность увеличенія интенсивности, при прочихъ равныхъ условіяхъ. Этимъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, сказано, что если бы рента и могла образоваться подѣ влияніемъ уменьшенія производительности капитала, приложеннаго къ земледѣлію, то, при первомъ же техническомъ улучшеніи, она должна-бы уничтожиться, ибо и самое происхожденіе ея вызвано только задержкой въ развитіи техники. Но, въ такомъ случаѣ рента, вмѣсто постояннаго вида дохода, была бы только случайнымъ чрезвычайнымъ барышемъ „вознагражденіемъ за болѣе экономическое снабженіе общества“ по Шеффле, а такой взглядъ, очевидно, не соотвѣтствуетъ теоріи Рикардо.

§ 7. Но, говорятъ намъ, по Рикардо, источниками ренты являются, кромѣ уменьшенія производительности затратъ въ земледѣліи еще большая близость земель къ рынку и болѣе плодородіе этихъ земель. Относительно послѣдняго пункта мы уже говорили и привели выше нѣкоторые аргументы въ подѣрѣженіе доводовъ Родбертуса противъ Рикардо, но здѣсь мы хотимъ остановиться еще на возраженіяхъ Зибера противъ Родбертуса. „Дѣйствительность“, — говоритъ Зиберъ, — „вовсе не оправдываетъ того предположенія, чтобы плодородіе и разстояніе парализовали одно другое въ такой степени, какъ полагаетъ авторъ“ (Родбертусъ). „Достаточно напомнить фактъ уменьшенія англійской поземельной ренты, благодаря соперничеству болѣшаго *плодородія* американской дѣвственной почвы, которое преодолѣло разстояніе и общаетъ въ будущемъ преодолѣть его еще болѣе.“ Прежде всего, мы недоумѣваемъ, какъ можно говорить о „болѣшемъ плодородіи“ американской почвы сравнительно съ англійской, когда всѣмъ извѣстно, что урожаи въ Америкѣ чуть не втрое ниже англійскихъ. Что же здѣсь называется плодородіемъ? То-ли, что американскія почвы даютъ хотя и низкій урожай, но съ ничтожными расходами? Но тогда нужно говорить не о болѣшомъ плодородіи, а о болѣшей дешевизнѣ производства, а эта послѣдняя могла происходить отъ многихъ причинъ и одной изъ первыхъ слѣдовало бы признать (и именно съ точки зрѣнія ренты Рикардо) возможность примѣненія въ Америкѣ болѣе экстенсивной системы хозяйства; другими словами, —этотъ фактъ можно-бы считать доказательствомъ того положенія Рикардо, что производительность прило-

женія капитала къ земледѣлію понижается, по мѣрѣ увеличенія интенсивности земледѣлія. Мы думаемъ, однако, что дешевизна производства хлѣба въ Америкѣ можетъ быть объяснена и помимо указанного „закона“ Рикардо. Извѣстно, что въ Америкѣ усадьбы расположены чуть не математически правильно, въ центрѣ участковъ, что значительно облегчаетъ веденіе хозяйства и увеличиваетъ возможность интенсивности: послѣдняя же всегда ведетъ къ увеличенію валового дохода. Стоитъ сравнить положеніе американскихъ усадебъ съ положеніемъ усадебъ въ Мекленбургѣ напр. по описанію Тюнена, или съ положеніемъ ихъ въ Померанскихъ хозяйствахъ, по описанію Родбертуса, — чтобы понять, какое огромное преимущество доставляетъ одно это обстоятельство американцамъ. Далѣе, не надо забывать и размѣщеніе американскихъ хозяйствъ относительно путей сообщенія, на первомъ мѣстѣ желѣзныхъ дорогъ: заселеніе шло здѣсь по слѣдамъ желѣзныхъ дорогъ и фермы располагались по обѣ стороны дороги, опять таки почти математически правильно и въ ближайшей близости; въ Европѣ обратно, желѣзныя дороги нерѣдко перерѣзывали отдѣльныя „марки“ (участки) и вмѣстѣ съ приближеніемъ къ мѣстамъ потребленія, удорожали производство. Наконецъ, нельзя упускать изъ виду и интенсивность и производительность труда американскаго земледѣльца-собственника въ противоположность часто весьма мало интенсивному и мало производительному труду наемнаго европейскаго работника. Интенсивность труда является слѣдствіемъ того, что американецъ есть собственникъ участка и плодовъ своего труда: производительность-же труда — есть слѣдствіе столь обширнаго примѣненія машинъ въ американскихъ хозяйствахъ, какого не встрѣчается ни въ одной странѣ Европы, частью вслѣдствіе господства арендной системы, частью же вслѣдствіе неудобства расположенія усадебъ, а мѣстами и мелкости землевладѣнія. Всѣ перечисленные обстоятельства ставятъ американскаго земледѣльца въ условія, на столько отличныя отъ условій европейскаго, а наипаче англійскаго, что приписывать большому плодородію земель Америки фактъ конкуренціи американскаго хлѣба съ европейскимъ, по меньшей мѣрѣ рискованно ¹⁾.

¹⁾ Вопросъ объ обстоятельствахъ, дѣлающихъ возможной конкур-

Другой аргументъ, приводимый Зиберомъ противъ возраженія Родбертуса, слѣдующій: „другой фактъ, такого же значенія, представляетъ гигантское возрастаніе поземельной ренты въ большихъ городахъ и особенно на ихъ центральныхъ улицахъ. По какой причинѣ происходитъ такое возрастаніе? Потому, что пространство земли, состоящее подъ городами и центральными ихъ улицами по мѣрѣ увеличенія городского населенія находится на все болѣе и болѣе близкомъ *разстояніи* отъ потребителей. Никакое большое плодородіе окружающей городъ почвы не въ состояніи устранить дѣйствіе этого факта, такъ что остается прійти къ выводу, что и разстояніе далеко не всегда парализуется плодородіемъ.“ Но, во 1-хъ, здѣсь о плодородіи не можетъ быть и рѣчи, ибо земля эксплуатируется не какъ источникъ плодородія, а какъ пространство для построекъ и уже поэтому примѣръ совершенно недоказателенъ, такъ какъ рѣчь вѣдь идетъ объ уничтоженіи фактора плодородія факторомъ разстоянія. Во 2-хъ, центральныя улицы большихъ городовъ представляютъ скорѣе мѣста, сравнимыя съ исключительными почвами въ родѣ напръ исключительныхъ виноградниковъ и имѣютъ, поэтому, *монопольную цѣну*; между тѣмъ какъ Рикардо ясно говоритъ, что *злѣбъ монопольной цѣны не имѣетъ*. Условія здѣсь, поэтому, опять совершенно несравнимы и разстояніе въ цѣнѣ этихъ мѣстъ ровно не при чемъ. Не трудно было бы при томъ доказать, что такъ называемое авторомъ разстояніе отъ потребителей и совсѣмъ не существуетъ. Статистика большихъ городовъ показываетъ, именно, что въ тѣхъ частяхъ города, которыя являются центральными и торговыми (только по отношенію къ торговцамъ здѣсь и можетъ идти рѣчь о потребителяхъ) населеніе или вообще очень слабо (городская часть Москвы) или оно состоитъ изъ элементовъ, которые въ наименьшей мѣрѣ могутъ быть названы потребителями тѣхъ блестящихъ магазиновъ, которые въ нихъ помѣщаются (срѣтенская часть Москвы съ кузнецкимъ мостомъ) и что, наконецъ, главная масса „потребителей“ концентрируется въ частяхъ города, совершенно лишенныхъ магазиновъ и не принадле-

ренцію отдаленныхъ отъ рынка странъ, выяснится намъ еще лучше въ концѣ нашего изслѣдованія.

жащихъ къ центральнымъ (пречистенская и арбатская часть Москвы). Такимъ образомъ, мы не можемъ признать, что возраженія Зибера опровергаютъ утвержденія Родбертуса.

Чтобы покончить съ этимъ вопросомъ о значеніи плодородія, отдаленности или близости и, наконецъ, такъ называемой производительности капитала, укажемъ, наконецъ, что не только вліяніе большаго плодородія можетъ компенсировать вліяніе близости и обратно—само компенсироваться отдаленностью, но еще и третья минимая причина образованія ренты, — уменьшеніе производительности капитала *должна* компенсировать обѣ предъидущія. Въ самомъ дѣлѣ: если цѣна продукта возрастаетъ, вслѣдствіе недостаточнаго снабженія рынка, то является, по Рикардо, возможность для перехода въ обработкѣ худшихъ или болѣе отдаленныхъ земель, которыя, при этомъ, не будутъ давать ренты; для первыхъ же, ближайшихъ, или болѣе плодородныхъ земель возникаетъ рента. Эта рента есть именно разность между цѣнностью производства на первой и второй почвахъ. Но такъ-ли это? Очевидно, если увеличится спросъ на хлѣбъ и цѣна его повысится, то для первыхъ производителей является возможность большаго приложенія капитала на ихъ почвахъ, хотя бы этотъ капиталъ и не принесъ такого-же валового дохода, какъ затраченный ранѣе ¹⁾. Поэтому, если напр., имѣемъ три рода воздѣлываемой земли, изъ коихъ первая приноситъ 150 четв. пшеницы при затратѣ первой единицы капитала въ 1000 р.; вторая 140⁵/₈ четв. при той же затратѣ и третья, наконецъ, 125 четв., то, при уровнѣ прибыли 12,5⁰/₁₀₀, цѣна, — сообразно стоимости на 3-ей почвѣ, должна быть 9 р. Но, если первая почва, при затратѣ новыхъ 1000 рубл. въ авансированномъ капиталѣ ²⁾ принесетъ тѣ же 125 ч., что и послѣдняя, то и по Рикардо такая затрата для фермера первой земли будетъ выгодна, ибо онъ получитъ на вновь затраченный капиталъ нормальную прибыль. А, между тѣмъ, вотъ какой результатъ получается при этомъ. Первый фермеръ тогда, авансируя 2000 руб., получитъ 275 четв. пшеницы, т. е. каждая

¹⁾ Предполагая, конечно, что необходимыя для такого приложенія знанія находятся налицо, т. е. техника достаточно высоко развита.

²⁾ Здѣсь именно нужно взять авансированный капиталъ, такъ какъ и въ первомъ случаѣ взять авансированный капиталъ. Ср. гл. IV этого отдѣла.

четверть будетъ стоить ему 7 руб. $27\frac{1}{4}$ коп.; второй, затрачивая 1000 руб. получить $140\frac{5}{8}$ четв., при цѣнѣ каждой четверти въ 7 р. 11 коп. Оказывается, слѣдовательно, что единица продукта на болѣе плодородной почвѣ обходится дороже, чѣмъ на почвѣ менѣе плодородной и нельзя уже говорить, что первый фермеръ платитъ ренту въ размѣрѣ цѣны 25 ч., тогда какъ второй только въ размѣрѣ цѣны 15 ч. пшеницы, потому что стоимость производства у перваго ниже, чѣмъ у втораго. А между тѣмъ, первый фермеръ, затрачивая вторые 1000 руб., поступилъ какъ нельзя болѣе рационально. Очевидно, что приложеніе (повторяемъ, совершенно рациональное) капитала къ землѣ уничтожаетъ дѣйствіе большаго плодородія; очевидно, кромѣ того, что тоже слѣдуетъ сказать и относительно дѣйствія большаго разстоянія отъ рынка, такъ какъ безразлично, — произойдетъ-ли повышеніе цѣны продукта отъ меньшаго плодородія послѣднихъ занятыхъ земель или отъ болѣе отдаленности ихъ, — въ обоихъ случаяхъ приложеніе капитала на лучшихъ почвахъ возвышаетъ, при разумномъ хозяйствѣ, цѣнность продукта на столько, что она, въ концѣ концовъ, уравнивается на всѣхъ земляхъ. Но, такъ какъ единственнымъ мотивомъ для отчужденія ренты изъ рукъ фермера и передачи ея землевладѣльцу являлась, по Рикардо, меньшая стоимость производства продукта на участкѣ даннаго фермера, сравнительно съ участками другихъ фермеровъ, то, — разъ этого факта при рациональномъ хозяйствѣ существовать не будетъ, — отчужденіе и самое опредѣленіе величины ренты теряетъ всякую почву. Этотъ выводъ тѣмъ болѣе важенъ, что наше предположеніе относительно первой почвы можетъ быть измѣняемо различнымъ образомъ. Такъ, мы можемъ предположить, согласно сказанному ранѣе о тяжелыхъ почвахъ, что эта почва (1-ая) при низшей степени интенсивности вообще воздѣлываться не могла и только теперь поступаетъ въ обработку, или, что почва, дающая при затратѣ 2000 руб. 275 четв. пшеницы, принадлежала не къ лучшему, а къ худшему классу, — напр. давала при затратѣ 1000 руб. только 125 четв. — и слѣдовательно, повышеніе интенсивности повело не къ увеличенію стоимости производства, а наоборотъ къ уменьшенію ея (съ 8 р. на 7 р. $27\frac{1}{4}$ коп.). Но далѣе, нашъ примѣръ въ томъ видѣ, въ какомъ мы его изложили выше,

показываетъ, что менѣ плодородныя почвы, — при меньшей интенсивности хозяйства, какая на нихъ рационально и должна быть, — даютъ продуктъ не болѣе дорогой, а даже болѣе дешевый, чѣмъ болѣе плодородныя почвы, при соответствующей имъ высшей степени интенсивности. Значить, первыя могутъ быть вмѣстѣ съ тѣмъ болѣе удаленными отъ рынковъ и все-же доставлять продуктъ на рынокъ съ выгодой для себя. Такимъ образомъ оказывается, что *указанные Рикардо моменты не могутъ повести къ образованію ренты, уничтожая взаимно свое вліяніе въ этомъ направленіи.*

Вмѣстѣ съ тѣмъ, во всей теоріи ренты Рикардо оказывается одинъ дефектъ, на который мы до сихъ поръ не указывали, — это, именно, несогласимость этой теоріи съ теоріей трудовой цѣнности, главнѣйшія основы которой твердо установлены самимъ-же Рикардо. Дѣйствительно, по теоріи ренты Рикардо — продуктъ лучшихъ или лучше расположенныхъ земель всегда продается выше своей трудовой цѣнности и потому продажа его приноситъ необыкновенный доходъ, превышающій норму, и въ силу этого, будто-бы, доходъ этотъ и является рентой. Мы видѣли, что теорія эта не состоятельна, а потому естественно было искать иныхъ основаній для ренты, и, — признавая вѣрность теоріи трудовой цѣнности, — нужно было стремиться, построить теорію ренты такимъ образомъ, чтобы не было надобности предполагать, что какая либо часть земледѣльческаго продукта продается выше его цѣнности. Попытку построения такой теоріи ренты сдѣлалъ Родбертусъ и къ разсмотрѣнію этой теоріи мы теперь и перейдемъ.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Теорія ренты Родбертуса.

Въ русской литературѣ изложенію ученія Родбертуса вообще и въ частности его теоріи ренты посвящено нѣсколько специальныхъ работъ, изъ коихъ одна принадлежит перу такого почтеннаго ученаго, какъ покойный Н. И. Зиберъ ¹⁾. Но ради ясности изложенія, мы все-же должны будемъ дать хотя краткій очеркъ этой теоріи.

¹⁾ См. Юридическій Вѣстникъ 1881 года.

Рабочая плата, земельная рента и прибыль съ капитала, говорить Родбертусъ ¹⁾, суть только спеціальныя феномены и понятія, т. е. они существуютъ только потому, что индивидуумы, участвующіе въ ихъ раздѣлѣ, соединены въ общество раздѣленіемъ труда. Потому *принципъ* этихъ явленій не можетъ быть выясненъ съ точки зрѣнія индивидуальной, отдѣльныхъ участниковъ, а только съ точки зрѣнія соціальной, разсматривая, слѣдовательно, всю рабочую плату и прочія составныя части дохода, какъ нѣчто цѣлое, или разсматривая общество какъ одного работника, одного капиталиста и одного землевладѣльца.

Рентой будетъ всякій доходъ, получаемый безъ приложенія личнаго труда, только въ силу права владѣнія. Сюда принадлежатъ земельная рента, прибыль и процентъ и послѣдніе два вида дохода суть въ этомъ смыслѣ не менѣе рента, какъ и земельная рента. Такъ какъ источникомъ всякаго дохода является работа, то для существованія ренты необходимо: во первыхъ, чтобы работа была настолько производительна, чтобы давала, за вычетомъ необходимой для содержанія работника и продолженія работы части продукта, еще нѣкоторый остатокъ. Во вторыхъ, чтобы существовали такія правовыя установленія, которыя-бы дозволяли лицамъ, не принимающимъ непосредственнаго участія въ работѣ, присвоить себѣ этотъ остатокъ. Такимъ установленіемъ въ древности было рабство, а нынѣ — право собственности на землю и капиталъ. Капиталъ логически состоитъ изъ сырья, вспомогательныхъ матеріаловъ и орудій или, что тоже, изъ продуктовъ, назначенныхъ для дальнѣйшаго производства; а выраженный въ работѣ — капиталъ есть ранѣе совершенная работа (*vorgethane Arbeit*). При рабствѣ капиталъ, какъ и земля, — находится въ рукахъ землевладѣльца, который является вмѣстѣ и фабрикантомъ и вся рента достается землевладѣльцамъ. Когда-же капиталъ переходитъ въ руки другихъ лицъ, чѣмъ тѣ, въ которыхъ находится земля, то и рента раздѣляется между землевладѣльцами и владѣльцами капитала — фабрикантами. Дѣлежъ происходитъ именно въ отношеніи цѣнности сырья къ цѣнности, приданной сырью капиталистами при помощи фабричной и транс-

¹⁾ Мы излагаемъ теорію Родбертуса по вышеназванному сочиненію (*Zur Beleuchtung etc.*).

портной работы, иными словами, — соответственно тому, какую часть цѣнности готового продукта составляет сырой матеріалъ. Капиталисты разсматриваютъ причитающуюся имъ долю ренты, какъ прибыль на капиталъ и „*дѣленіемъ суммы ренты на сумму капитала выражаютъ, въ процентахъ послѣдняго, уровень прибыли на капиталъ.*“ Такъ какъ и въ добывающей промышленности (земледѣліи) примѣняется капиталъ, то землевладѣльцы, по уровню прибыли въ фабричныхъ предпріятіяхъ, отчисляютъ сперва нормальную прибыль на употребленный ими въ своемъ производствѣ капиталъ и, — если затѣмъ изъ полученной ими доли ренты получается остатокъ, то этотъ остатокъ составляетъ земельную ренту.

Но, цѣнность сырья легко достигаетъ такой высоты, что получается земельная рента и именно она должна всегда существовать, если цѣнность сырья только равна цѣнности труда его производшаго (*Kostenarbeit*), такъ какъ въ фабрикаціи цѣнность матеріала, т. е. всего сырья, считается въ капиталѣ, а въ производствѣ сырья — матеріаломъ является сама почва, которая не считается въ капиталѣ. Увеличеніе цѣнности сырья повышаетъ, правда, земельную ренту, но это повышеніе происходитъ на счетъ прибыли съ капитала, которая должна при этомъ понизиться. Пониженіе цѣнности сырья повышаетъ прибыль на счетъ уменьшенія ренты. Повышеніе или пониженіе ренты или прибыли, какъ доли продукта, можетъ происходить только вслѣдствіе измѣненія отношенія между рентой и рабочей платой и при пониженіи послѣдней, до меньшей чѣмъ прежде доли продукта, можетъ произойти повышеніе той и другой части ренты вообще. Если рабочая плата, — какъ доля продукта, — измѣнилась безъ измѣненія производительности труда, то рента (земельная) и прибыль останутся въ прежнемъ отношеніи другъ къ другу. Но, если рядомъ съ измѣненіемъ доли рабочаго произойдетъ измѣненіе въ производительности, напр. возрастаніе послѣдней при уменьшеніи первой, то, въ зависимости отъ того, на сколько производство сырья и фабрикатовъ участвовали въ этомъ увеличеніи производительности, результатъ будетъ различенъ: выиграетъ отъ этого та изъ отраслей, въ которой повышеніе производительности было меньше. Если увеличится сумма производительныхъ силъ, т. е. количество рабочихъ, безъ измѣненія отношенія между рабочей платой

и долей ренты и при неизмѣненной производительности труда, то увеличится только общая масса продукта и каждая часть дохода въ той пропорціи, въ какой возрасли рабочія силы. Но происходящее при этомъ увеличеніе ренты вообще имѣетъ иное вліяніе на земельную ренту, чѣмъ на прибыль; оно повышаетъ земельную ренту, прибыль же остается безъ измѣненія, ибо увеличенная рента падаетъ на прежнюю площадь, и слѣдовательно, на единицу площади приходится ббльшая сумма; увеличенная-же сумма прибыли распределяется и на возросшій въ той же пропорціи капиталъ, т. е. отношеніе суммы прибыли къ капиталу — или уровень прибыли — остается прежній. Мыслимъ, однако, случай, когда прибыль и рабочая плата возрастутъ какъ доли продукта одновременно съ повышеніемъ ренты: это будетъ тогда, когда рента, какъ доля продукта — упадетъ и на ея счетъ возвысится рабочая плата и прибыль; пониженіе же ренты вслѣдствіе уменьшенія ея доли въ продуктѣ будетъ компенсироваться съ избыткомъ возрастаніемъ ея, вслѣдствіе увеличенія массы ренты отъ возрастанія суммы производительныхъ силъ, а съ ними и общей суммы ренты вообще.

Слѣдуетъ различать капиталъ въ логическомъ или народохозяйственномъ смыслѣ отъ современнаго понятія о капиталѣ, которое есть только историческое. Капиталъ въ логическомъ или народохозяйственномъ смыслѣ есть продуктъ, употребляемый на дальнѣйшее производство, есть — другими словами — ранѣ исполненная работа (*vorgethane Arbeit*). Но въ смыслѣ полученія особаго вида прибыли, — которую капиталъ долженъ приносить современному предпринимателю, — капиталъ долженъ явиться въ формѣ расхода (*Auslage*), чтобы сдѣлаться капиталомъ. Потому современный капиталъ, капиталъ въ историческомъ смыслѣ, обнимаетъ цѣнность матеріаловъ, орудій и авансированной рабочей платы и разсматривается какъ капиталъ, потому что является въ формѣ расхода имущества. При рабочемъ хозяйствѣ — ни матеріалъ, произведенный въ собственномъ хозяйствѣ, ни орудія, изготовленные здѣсь же, — не являются въ формѣ капитала и особенно для сырья нѣтъ того общаго мѣрила, помощью котораго можно было-бы измѣрить цѣнность его.

Въ состояніи общественнаго дѣленія труда необходимо должно

явиться на смѣну натурального хозяйства — хозяйство денежное. При этомъ и фабричное производство распадается на множество отраслей, изъ которыхъ каждая обрабатываетъ только одинъ изъ того большого числа матеріаловъ, которое доставляетъ земледѣліе. При этомъ, правда, сельскіе хозяева являются обладателями разнообразнаго сырья, но сырье, какъ таковое, еще не представляетъ предмета, годнаго для потребленія. Обладатели-же фабричныхъ предпріятій, въ свою очередь, хотя и имѣютъ въ своемъ распоряженіи готовый продуктъ, но это всегда продуктъ только одного рода. Потому-то обмѣнъ, мѣновая цѣнность являются теперь на первомъ планѣ и имущество оцѣнивается не по изобилію и разнообразію потребительныхъ цѣнностей, — какъ въ въ античномъ натуральномъ хозяйствѣ, — а по мѣновой цѣнности его; потому не можетъ быть и дѣленія въ натурѣ продукта между соучастниками въ доходѣ. Здѣсь, наоборотъ, продуктъ долженъ быть сначала превращенъ въ деньги и дѣлежъ дохода происходитъ затѣмъ по *цѣнности* частей. Часть цѣнности продукта отчисляется, при этомъ, на возстановленіе капитала (Kapitalersatz), другая часть, — въ видѣ рабочей платы, — служить для содержанія работниковъ и, наконецъ, еще часть этой цѣнности остается въ видѣ ренты въ рукахъ землевладѣльцевъ и капиталистовъ, являющихся обладателями продукта труда. Но, *принимая денежную форму, рента не измѣняетъ своей сущности и остается все-же частью продукта работы и для того, чтобы эта часть существовала, нѣтъ никакой надобности въ какой либо прибавкѣ къ цѣнности, нѣтъ надобности въ вздорожаніи продукта.* Конечно, продуктъ теперь, чтобы давать ренту, долженъ имѣть мѣновую цѣнность, такъ точно, какъ въ натуральномъ хозяйствѣ онъ долженъ былъ представлять потребительную цѣнность. Но онъ долженъ имѣть мѣтовую цѣнность и для того, чтобы быть употребленнымъ на возстановленіе капитала и рабочую плату, какъ и вообще онъ является здѣсь только въ формѣ мѣновой цѣнности. Но, чтобы дать всѣ три указанныхъ части, *мѣновая цѣнность продукта все не должна превышать его естественной цѣнности. Эта цѣнность должна быть только равна тому количеству работы, котораго потребовало производство продукта.*

Чтобы существовала рента достаточно, чтобы рабочая плата не была равна естественной рыночной цѣнности произведеннаго работою продукта.

Далѣе, въ этомъ состояніи, имущество (Vermögen) дѣлится между землевладѣльцами и чистыми капиталистами. При этомъ и продуктъ труда дѣлится между ними и именно такъ, что сырье будетъ принадлежать предпринимателямъ сельско-хозяйственныхъ работъ, а фабрикатъ предпринимателямъ фабричныхъ работъ или капиталистамъ. Последнимъ, правда, будетъ принадлежать временно и сырье, ибо для фабричныхъ работъ сырье служимъ матеріаломъ, но обладаніе сырьемъ для нихъ, по отношенію къ дѣлежу ренты, — безразлично, хотя оно и небезразлично въ смыслѣ *вычисления* достающейся имъ доли ренты. Обладатели фабричнаго продукта приобрѣли сырье покупкой, т. е. совершенно возмѣстили его прежнимъ обладателямъ его цѣнность; то, что собственно находится въ обладаніи фабричнаго предпринимателя, есть фабричный продуктъ, который фабрикантъ произвелъ непосредственно черезъ своихъ рабочихъ. При раздѣленіи продукта между различными предпринимателями и рента вообще раздѣлится между ними. И именно, если, напр., сырой продуктъ (Rohprodukt) и фабричный продуктъ (Fabrikationsprodukt) будутъ имѣть одинаковую цѣнность, то часть цѣнности продукта работы (Arbeitsprodukt), остающаяся въ видѣ ренты, должна раздѣлиться между обладателями сырья и фабриката по ровну. Здѣсь особенно слѣдуетъ обратить вниманіе на то, что Родбертусъ напоминаетъ объ опредѣленіи, которое онъ далъ понятіямъ „Arbeitsprodukt“ и „Rohprodukt“ и „Fabrikationsprodukt“. Цѣнность рабочаго продукта каждой отрасли (Arbeitsprodukt), по Родбертусу, состоитъ изъ цѣнности непосредственно приложеннаго въ ней живого труда, сложенной съ цѣнностью, переданной товару (назовемъ такъ продуктъ труда, чтобы не смѣшивать съ продуктомъ Родбертуса) отъ изнашиванія машинъ. Для простоты изложенія при выясненіи способа дѣленія ренты вообще между землевладѣльцами и фабрикантами Родбертусъ принимаетъ, во первыхъ, что фабричный продуктъ принадлежитъ одному предпринимателю во всѣхъ стадіяхъ перехода его отъ сырья къ совершенно готовому къ потребленію продукту; во 2-ыхъ, при-

нимается, что какъ сырье, такъ и фабрикатъ, или, скорѣе, продуктъ добывающей и обрабатывающей промышленности (принимая „продуктъ“ въ указанномъ Родбертусомъ смыслѣ) обмѣниваются по количеству потребленной на ихъ производство работы, такъ что если, напр., сырой продуктъ (продуктъ — въ смыслѣ Родбертуса) потребовалъ вдвое болѣе работы — непосредственно приложенной и перенесенной съ орудій, чѣмъ фабричный продуктъ, то онъ и будетъ вдвое дороже послѣдняго. „Я принимаю, слѣдовательно, говорить „Родбертусъ (104), что, такъ какъ рента дѣлится между обладателями сырого и фабричнаго продукта, соразмѣрно цѣнности того „и другого, и я считаю цѣнность ихъ равной затраченной на нихъ „работѣ,—то рента будетъ дѣлиться въ отношеніи производительности земледѣльской и фабричной работы.“ (Слѣдовало-бы сказать въ обратномъ отношеніи производительности этихъ работъ, какъ видно изъ слѣдующаго мѣста). „Если, слѣдовательно, „производительность земледѣльской работы мала и потому работа, необходимая на производство сырого продукта и, слѣдовательно, „цѣнность этого продукта — велика, то и доля ренты, которую получаетъ обладатель сырого продукта, относительно велика“. При этомъ доля ренты, падающая на фабричный продуктъ, будетъ считаться прибылью съ капитала. И это именно потому, что имущество, доходомъ отъ котораго считается эта доля ренты, есть *только* капиталъ въ народно-хозяйственномъ смыслѣ, т. е. продуктъ, употребляемый для дальнѣйшаго производства, иначе — ранѣ произведенная работа. Здѣсь нѣтъ земли, нѣтъ другого имущества, кромѣ капитала, имущества, являющагося при томъ въ формѣ расхода, ибо предприниматель долженъ купить — какъ сырой матеріалъ, такъ и машины и авансировать рабочую плату. Отношеніе падающей на долю фабричныхъ предпріятій ренты къ капиталу даетъ, какъ сказано выше, — уровень прибыли. Уровень прибыли (108) фабричныхъ предпріятій будетъ регулировать и уровень прибыли предпріятій сѣльско-хозяйственныхъ, потому что, во первыхъ, въ фабричныхъ предпріятіяхъ обращается несравненно большая часть національнаго капитала, ибо и цѣнность всего продукта земледѣлія является въ видѣ матеріала въ капиталѣ фабричныхъ предпріятій. За отчисленіемъ затѣмъ, по этому уровню, соотвѣт-

ствующей суммы прибыли на капиталы земледельцевъ, изъ падающей на сырой продуктъ доли ренты останется еще часть, которая и будетъ земельной рентой.

Но, спрашиваетъ далѣе Родбертусъ, останется ли, послѣ такого отчисленія прибыли на капиталы, обращающіеся въ сельскомъ хозяйствѣ, какая либо сумма, которую можно было-бы разсматривать, какъ земельную ренту. „Да“, отвѣчаетъ онъ, и при принятыхъ выше условіяхъ, что сырой и фабричный продуктъ обмѣниваются между собою по количеству работы, которой они стоили, — предположеніи, которое принимаетъ и Рикардо во всѣхъ своихъ изслѣдованіяхъ, — должна непременно, за отчисленіемъ прибыли, оставаться въ видѣ земельной ренты нѣкоторая часть изъ суммы ренты вообще, причитающейся на долю сырого продукта, какъ бы мала или велика ни была цѣнность сырья. Сказавъ, что рента распредѣляется между фабричной и земледѣльской отраслью сообразно цѣнности продуктовъ каждой отрасли-цѣнности, опредѣляемой затраченной на нихъ работой, мы, вмѣстѣ съ тѣмъ, сказали, что величина ренты не зависитъ отъ величины капитала, на который высчитывается прибыль, а только отъ затраченной въ производствѣ работы, непосредственной и той, которая должна быть причислена вслѣдствіе изнашиванія орудій. Слѣдовательно, только тѣ „части капитала, которыя заключаются въ орудіяхъ и въ рабочей платѣ, будутъ имѣть вліяніе на величину части ренты, такъ какъ изнашиваніе орудій опредѣляетъ посредственную работу, а сумма рабочей платы, по крайней мѣрѣ при одинаковой высотѣ рабочей платы, находится въ соотношеніи съ непосредственной работой; — обѣ же эти величины (посредственная и непосредственная работа) опредѣляютъ цѣнность продукта по нашему предположенію. Но та часть капитала, которая заключается въ матеріалѣ, никогда не можетъ вліять на расходъ работы, на прибавочный продуктъ фабрикаціи (auf die Kostenarbeit des Zusatzprodukts der Fabrikation).“ Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, цѣнность сырья или матеріала фигурируетъ, какъ расходъ капитала, при фабрикаціи и вліетъ на уровень прибыли. На оборотъ, сельское хозяйство не нуждается въ продуктѣ какой-либо предшествующей работы, какъ матеріалъ для своего производства; оно само начинается только про-

изводство и аналогичной матеріалу частью имущества была бы сама почва, которая, однако, всѣми теоріями принимается не имѣющей цѣнности. Слѣдовательно, сельское хозяйство имѣетъ съ фабрикаціей общими тѣ двѣ части капитала, которыя вліяютъ на величину части ренты, но не имѣетъ той части капитала (цѣны матеріала), которая, — не влія на долю ренты, — вліяетъ, однако, на отношеніе, опредѣляющее уровень прибыли. Поэтому, при равной величинѣ ренты, падающей на долю сырого и фабричнаго продукта, капиталъ фабричнаго предпріятія будетъ больше на всю сумму заключающейся въ немъ цѣнности матеріала; эта же цѣнность матеріала, во первыхъ, больше чѣмъ сумма сельско-хозяйственнаго капитала, и во 2-ыхъ, — увеличивая капиталъ фабричнаго предпріятія, безъ увеличенія слѣдующей ему ренты, — ведетъ къ пониженію уровня прибыли, по которому опредѣляется и сумма прибыли, отчисляемая на сельско-хозяйственные капиталы; потому, изъ части ренты, приходящейся на долю сельскаго хозяйства, должна непременно оставаться еще часть, которая не можетъ быть поглощена прибылью на его капиталы.

Такъ излагаетъ свою теорію ренты Родбертусъ въ своихъ „Соціальныхъ письмахъ.“ Хотя въ слѣдующихъ своихъ сочиненіяхъ, какъ напр. въ сочиненіи о земельномъ кредитѣ, онъ много разъ возвращается къ этой теоріи, но всѣ его объясненія казались всегда темными даже наиболѣе близкимъ къ нему людямъ и, напр., Адольфъ Вагнеръ, въ своемъ сообщеніи о Родбертусѣ¹⁾, указываетъ, что теорія ренты была постояннымъ предметомъ споровъ между нимъ и Родбертусомъ. Подъ вліяніемъ этихъ споровъ, Родбертусъ, во время одного изъ посѣщеній Вагнера, передалъ ему листокъ, озаглавленный: „Неопровержимый примѣръ земельной ренты“ (Unumstössliches Grundrenten-Exempel). Содержание этого документа слѣдующее: „Пусть p_c будетъ производительный капиталъ (Produktionskapital) въ видѣ непосредственной и ранѣ произведенной работы, какъ въ производствѣ сырья, такъ и въ фабричномъ производствѣ; пусть p_w будетъ равная для обѣихъ отраслей цѣнность продукта—(Produktionswerth) тогда: p_w въ фабрич-

¹⁾ Einiges von und über Rodberthus. Tübing. Zeitschrift 1878.

номъ производствѣ будетъ дѣлиться не только на производительный капиталъ, но на весь капиталъ предпріятія; послѣдній же, кромѣ $рс$, будетъ заключать еще $рw$ изъ производства сырья, такъ какъ фабрикантъ долженъ купить сырье, какъ матеріалъ для фабриката; отъ этого дѣленія ($рw$. фабричныхъ предпріятій на $рс + рw$) и получится уровень прибыли въ фабричномъ производствѣ $= x$.“

По закону равенства прибылей въ различныхъ предпріятіяхъ этотъ уровень прибыли будетъ опредѣляющимъ и для прибыли съ капиталовъ въ производствѣ сырья.

Но здѣсь, — въ производствѣ сырья, — $рw$ дѣлилось бы только на $рс$, потому что здѣсь въ сумму капиталовъ не входитъ матеріалъ. Потому, здѣсь уровень прибыли былъ бы $2x$. По равенству прибыли и здѣсь только $1x$ считается прибылью, долженъ, слѣдовательно, остаться $1x^1$), который принадлежитъ землевладѣльцу, какъ таковому, а не капиталисту-арендатору. Это и есть земельная рента.

Таковы существенныя положенія теоріи ренты Родбертуса и приведенные имъ въ пользу этой теоріи аргументы.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Нѣсколько замѣчаній о цѣнности, уровнѣ прибыли и уровнѣ процента.

§ 1. Прежде чѣмъ приступить къ разбору теоріи ренты Родбертуса, мы считаемъ необходимымъ твердо установить тѣ основныя понятія и термины, съ которыми намъ придется имѣть дѣло при этомъ разборѣ. Всѣ эти понятія принадлежатъ къ основнымъ понятіямъ политической экономіи, но, къ сожалѣнію, и въ области этой науки существуетъ все еще почти столько же теорій, по отношенію даже къ основнымъ вопросамъ, сколько отдѣльныхъ авто-

1) Здѣсь очевидная математическая ошибка, не имѣющая, впрочемъ, значенія для сущности вопроса. Остатокъ будетъ $= x$ только когда $рс = рw$; вообще же онъ будетъ относиться къ x какъ $(рw)^2$ къ $рw \cdot рс$.

ровъ. Наболѣе прочно, казалось бы, обоснованная теорія трудовой цѣнности, которой придерживались всѣ корифеи классической школы, вызываетъ въ послѣднее время множество возраженій, наиболѣе рѣзкихъ со стороны группы ученыхъ, которую можно назвать австрійской, группы, которая — какъ и многіе другіе отдѣльные ученые — предлагаетъ въ замѣнъ ея свою теорію.

Здѣсь не мѣсто, конечно, входить въ обсужденія этихъ теорій, но нельзя обойти вопросъ полнымъ молчаніемъ. Ограничиваясь, однако, самымъ необходимымъ, мы скажемъ только, что придерживаемся теоріи трудовой цѣнности въ томъ видѣ, въ какомъ излагали её Рикардо, Родбертусъ и, главнымъ образомъ, Марксъ. Намъ кажется, именно, что всѣ возраженія противъ этой теоріи основаны на недоразумѣніяхъ. Недоразумѣнія эти вытекаютъ, изъ неполноты, или даже неточности, объясненія нѣкоторыхъ важныхъ основныхъ понятій (хозяйство, потребительная цѣнность), отчасти же изъ того, что до сихъ поръ, сколько намъ извѣстно, не было сдѣлано серьезной попытки приложить теорію трудовой цѣнности въ той наиболѣе совершенной формѣ, которую далъ ей Марксъ, къ объясненію такихъ явленій, какъ уровень прибыли, рента и прочее.

Источникомъ ошибокъ многихъ авторовъ служить также и то, что въ своихъ разсужденіяхъ они начинаютъ обыкновенно рѣчь съ человѣка и его потребностей (Kauffmann, Menger, Böhm—Bawerk, Wolff, Gärtner и даже Родбертусъ) Между тѣмъ, всѣ признаютъ, что предметомъ политической экономіи служить только хозяйственная дѣятельность человѣка. Начавъ — же съ потребностей человѣка вообще, даютъ затѣмъ и понятію „хозяйство“ неправильное толкованіе (см. напр. особенно Neumann'a въ Schönberg's Handbuch). Вотъ почему мы считаемъ необходимымъ дать опредѣленіе хозяйства, съ котораго и начнемъ.

§ 2. Хозяйственной — мы называемъ дѣятельность человѣка, направленную на добываніе предметовъ, служащихъ удовлетворенію его матеріальныхъ потребностей. Только добываніе или подготовка для потребленія матеріальныхъ предметовъ — будетъ хозяйственною дѣятельностью; потому, отъ всѣхъ другихъ родовъ дѣятельности эта дѣятельность отличается тѣмъ, что здѣсь человѣкъ входитъ въ со-

отношеніе съ внѣшнимъ міромъ, или тѣмъ что беретъ изъ него матеріалы, или тѣмъ, что эксплуатируетъ силы внѣшняго міра для переработки ранѣ извлеченныхъ матеріаловъ. Словомъ, въ хозяйственной дѣятельности мы всегда имѣемъ дѣло съ тѣмъ, что носитъ названіе техники, т. е. съ эксплуатаціей внѣшней природы (не самого человѣка), въ какомъ бы то ни было видѣ, помощью приложенія капитала и живого человѣческаго труда. Хозяйственная дѣятельность, какъ справедливо замѣчено (Кауфманъ), должна быть разумна и сознательна, чтобы привести къ цѣли; но разумность и сознательность не дѣлають дѣятельности хозяйственной. Адвокатъ, произнося защитительную рѣчь, дѣйствуетъ не менѣе разумно и сознательно, чѣмъ мужикъ, засѣвающій свою ниву, но дѣятельность перваго не произведетъ никакого матеріальнаго предмета, потому она не хозяйственная; дѣятельность же втораго имѣетъ прямой цѣлью произвести матеріальные предметы, потому она хозяйственная. Теперь мы можемъ ориентироваться, какія вещи будутъ хозяйственными.

Для удовлетворенія своихъ потребностей человѣкъ принесъ съ собою въ міръ только одну силу, свою собственную, — говоритъ Родбертусъ. Возраженіе Бѣмъ—Баверка, что человѣкъ нашелъ въ мірѣ еще множество другихъ силъ и предметовъ, которыми онъ могъ распоряжаться хозяйственно, — не основательно, ибо все, что человѣкъ нашелъ въ мірѣ, помимо своей рабочей силы — все это были или предметы, для пріобрѣтенія которыхъ онъ въ той или другой мѣрѣ долженъ былъ примѣнить свою рабочую силу, или силы, которыя на первыхъ порахъ не столько содѣйствовали ему въ достиженіи его цѣли, сколько противодѣйствовали. Кромѣ того, силы внѣшнія *не подлежали управленію по произволу*, не состояли, слѣдовательно, въ сущности, въ его распоряженіи. Направлять по произволу — онъ могъ только свою силу.

На пріобрѣтеніе какихъ же предметовъ человѣкъ долженъ направлять свою разумно-сознательную дѣятельность, чтобы удовлетворить своимъ матеріальнымъ потребностямъ? Ясно, что такіе предметы, какъ теплота и свѣтъ солнца, какъ воздухъ, — не могутъ быть цѣлью его стремленій, такъ какъ природа позаботилась о томъ, чтобы ихъ всегда было болѣе, чѣмъ достаточно для него,

да кромѣ того, онъ, помощію своей силы, не можетъ ни увеличить, ни уменьшить ни на юту количество этихъ предметовъ или силъ. Слѣдовательно, стремиться пріобрѣсти всѣ перечисленные предметы и считать ихъ составными частями своего хозяйства — было бы просто неразумно. Очевидно, человѣкъ будетъ стремиться пріобрѣсти для своего хозяйства только тѣ вещи, количество коихъ ограничено, или кажется ему ограниченнымъ, т. е. не на столько большимъ, чтобъ можно было всегда имѣть столько, сколько ему кажется необходимымъ. Только эти, до извѣстной степени рѣдкостные предметы, человѣкъ считаетъ нужными для своего хозяйства, только они могутъ быть цѣнными для него, иначе будутъ *потребительными цѣнностями*. Въ этомъ смыслѣ, слѣдовательно, дерево въ первобытномъ, никѣмъ не апропрированномъ лѣсу представляется (напр. для дикаря) не имѣющимъ потребительной цѣнности. Точно также для первыхъ стадій человѣческаго развитія и земля не имѣетъ значенія потребительной цѣнности и не только потому, что ея количество превосходитъ размѣръ потребности въ ней, но и потому, что въ періодъ охотничьей, да отчасти еще и номадной жизни — нѣтъ опредѣленнаго представленія о размѣрахъ этой потребности. Кромѣ того, ни охотникъ, ни номадъ не нуждается въ землѣ, какъ таковой; имъ нужны тѣ продукты, которые она произвела въ видѣ растений или животныхъ, продукты, произведенные самой землею, безъ содѣйствія человѣка: они считаютъ себя въ правѣ пользоваться, — одинъ звѣремъ, другой травой, — тамъ, гдѣ они найдутъ эти вещи, а земля для нихъ такой же свободный даръ природы, какъ солнце, луна и воздухъ. Очевидно, разъ человѣкъ созналъ цѣнность для него (потребительную) даннаго предмета, онъ стремится его апроприровать, обратить въ собственность. И это особенно потому, что, какъ указано, такой цѣнностью можетъ быть только предметъ, количество котораго въ извѣстной мѣрѣ ограничено. Но не то относительно земли для охотника и номада. Они не стремятся апроприровать её, (да и не могли бы сдѣлать этого по характеру жизни), и, слѣдовательно — мы должны признать, что земля не представляетъ для нихъ потребительной цѣнности. Но съ развитіемъ осѣдлой жизни и земледѣлія, когда земля дѣлается орудіемъ производства, человѣкъ начи-

наеть сознать, что это орудіе онъ можетъ использовать только на извѣстномъ протяженіи и что для успѣха его дѣятельности на этомъ, занятомъ имъ, пространствѣ не должно быть никакой, хотя бы только временной помѣхи для этой дѣятельности. Тогда-то и является у него стремленіе апроприировать землю, оградить ее отъ всякаго, хотя бы случайнаго и временнаго пользованія другимъ лицомъ. Стало быть, вслѣдствіе того факта, что земледѣлецъ даетъ другое назначеніе землѣ,—измѣняется и его собственное отношеніе къ ней,—а именно: является стремленіе обратить ее въ собственность. Но полная собственность, говоритъ Зиберъ,¹⁾ предполагаетъ право не только употреблять вещь, но и потребить, истребить, уничтожить ее. Такого права, по отношенію къ землѣ, до сихъ поръ нигдѣ нѣтъ, да оно и фактически неосуществимо, потому что земля такой объектъ, который неистребимъ, по крайней мѣрѣ человѣческими силами. И если вообще, по качеству пользованія и по отношенію человѣка къ землѣ, она можетъ быть поставлена въ рядъ съ другими видами потребительныхъ цѣнностей, то по своей неистребимости,—неспособности быть потребленной,—она рѣзко различается отъ всѣхъ другихъ потребительныхъ цѣнностей и становится рядомъ съ такими силами природы, какъ свѣтъ солнца, воздухъ и т. п., которыя, не составляя предметовъ хозяйства человѣка, не принадлежать уже поѣтому къ потребительнымъ цѣностямъ. Земля имѣетъ сходство съ этими природными силами еще и въ томъ отношеніи, что и она, какъ воздухъ и свѣтъ, не можетъ быть замѣнена никакимъ суррогатомъ; для земли нельзя найти такого суррата именно въ важнѣйшемъ случаѣ пользованія ею, т. е. при сельскохозяйственномъ производствѣ. Въ послѣднемъ случаѣ, мы, по существу, пользуемся протяженностью земли, которая одна даетъ намъ возможность эксплуатировать солнечную энергію, выпадающую на данную поверхность. Наконецъ, мы не можемъ ни увеличить, ни уменьшить силу, представляемую землей, особенно по отношенію къ основному качеству ея—протяженности. По всѣмъ этимъ причинамъ, мы признаемъ болѣе удобнымъ совсѣмъ не причислять землю, воздухъ,—свѣтъ и проч. къ потребительнымъ цѣн-

¹⁾ Общественная экономія и право. Юридич. Вѣстн. 1883 г.

ностямъ, а именовать ихъ просто факторами природы или природой. Признавая признакомъ потребительной цѣнности способность вещь быть присвоенной, обращенной въ собственность (качество которое Родбертусъ придаетъ тому, что онъ называетъ хозяйственными благами (Güter) а Нейманъ считаетъ также признакомъ хозяйственной вещи),—мы должны признать, что въ категорію потребителей цѣнностей—не войдутъ рѣки, какъ пути сообщенія и моря, которыя съ землею имѣютъ и то общее, что онѣ не истребимы и не потребляются при пользованіи ими, какъ путями сообщенія.

Такимъ образомъ, потребительными цѣнностями будутъ такіе потребимые, а слѣдовательно и истребимые предметы ¹⁾, которые человѣкъ признаетъ (правильно или ложно—все равно) полезными или необходимыми для своей хозяйственной дѣятельности, которые находятся въ ограниченномъ количествѣ и которые могутъ быть или, точнѣе, для достиженія полныхъ результатовъ хозяйственной дѣятельности, —должны быть апропрированы человѣкомъ. Разъ отсутствуетъ одинъ изъ указанныхъ признаковъ, предметъ, какъ бы онъ ни былъ полезенъ самъ по себѣ, не будетъ имѣть характера потребительной цѣнности. Слѣдуетъ обратить вниманіе еще на одинъ пунктъ, именно: *потребительная цѣнность всегда субъективна* и такъ сказать, *временна, преходяща*. Это значитъ: *данный предметъ является потребительной цѣнностью только для данного субъекта и для него только въ данный моментъ*. Извѣстная книга является для меня, въ данный моментъ, потребительной цѣнностью; для безграмотнаго—таже книга никогда не имѣетъ потребительной цѣнности, какъ книга. Но и для меня она является таковой, только въ то время, когда я ею пользуюсь или намѣренъ воспользоваться въ будущемъ, въ противномъ случаѣ она теряетъ для меня таковое значеніе. Точно также, всякій предметъ, который кто-либо отдаетъ въ обмѣнъ за другой предметъ, не имѣетъ для него въ данную минуту значенія потребительной цѣн-

¹⁾ Если мы говоримъ здѣсь „предметы“, то разумѣемъ, конечно, только внѣшніе для человѣка предметы и это понятно само собою. Такая оговорка дѣлается многими авторами. (См. напр. Knies. Das Geld. 2 Auflage p. и Neumana въ Schönberg's Handbuch. B. I p. 142—144) въ отношеніяхъ теорій, которыя причисляютъ къ цѣностямъ и качество самого человѣка.

ности. Изъ этой временности и субъективности слѣдуетъ вмѣстѣ съ тѣмъ, что различіе въ степеняхъ потребительной цѣнности сообразно тому, какой потребности удовлетворяетъ предметъ, равно какъ и самая градація потребностей, устанавливаемая напр. Böhm-Bawerk'омъ, не имѣютъ научнаго основанія, ибо и потребности человѣка такъже субъективны и временны, потому то и предметы, служащіе для ихъ удовлетворенія, только временно имѣютъ цѣнность.

§ 3. Что касается того вида цѣнности, который называютъ мѣновой цѣнностью, то Родбертусъ правъ, говоря, что человѣкъ цѣнитъ только то, на что онъ положилъ свой трудъ. Конечно, это не значитъ, что человѣкъ не считаетъ потребительными цѣнностями тѣ, годные для удовлетворенія его потребностей, предметы, которые онъ находитъ готовыми въ природѣ. Это значитъ только, что кромѣ тѣхъ технически — хозяйственныхъ, такъ сказать, отношеній, — которыя существуютъ съ самаго появленія человѣка на землѣ и проявляются въ отношеніи человѣка къ разнымъ предметамъ, — современемъ устанавливаются еще иныя отношенія; это именно — сношенія даннаго хозяйства съ другими хозяйствами, которыя также принимаютъ характеръ хозяйственныхъ сношеній, т. е. человѣкъ удовлетворяетъ своимъ потребностямъ легче и полнѣе, чѣмъ прежде. Это значитъ, что онъ или расходуетъ на удовлетвореніе своихъ потребностей въ прежнемъ размѣрѣ меньше своей рабочей силы или, при томъ же расходѣ силы, удовлетворяетъ свои потребности болѣе совершенно. Происходитъ, слѣдовательно, во всякомъ случаѣ экономія въ расходѣ рабочей силы, т. е. того единственнаго хозяйственнаго фактора, который человѣкъ принесъ съ собою въ міръ и расходование котораго, — говоря словами Родбертуса, — „составляетъ грабежъ его свободы“ (Raub an seiner Freiheit). Сношенія, приводящіе къ такой экономіи хозяйственной силы, носятъ названіе обмѣна. Происходитъ, дѣйствительно, обмѣнъ продуктовъ различныхъ хозяйствъ. Но, чтобы этотъ обмѣнъ содѣйствовалъ экономизаціи хозяйственной силы обѣихъ обмѣнивающихся сторонъ, необходимо, чтобы за продуктъ, стоящій, скажемъ, двухъ дней труда, получался продуктъ, стоящій также не менѣе двухъ дней труда. И такой обмѣнъ возможенъ съ выгодой для обѣихъ обмѣнивающихся

сторонъ. Если хозяинъ А имѣетъ въ своемъ распоряженіи низменный участокъ съ влажной почвой, на которой удастся прекрасно напр. ленъ, но плохо вызрѣваетъ кукуруза, а хозяинъ В, наоборотъ, имѣетъ землю на болѣе возвышенномъ и сухомъ мѣстѣ, гдѣ хорошо родится кукуруза, но ленъ удастся плохо, то возможно, что для А пудъ льняного волокна стоитъ двухъ дней труда, тогда какъ В для производства его долженъ былъ бы потратить три дня; и на оборотъ, — В, затрачивая два дня, получаетъ четверть кукурузы, а А, для производства той же четверти, долженъ былъ бы затратить три дня. Обмѣнявши одинъ продуктъ на другой, оба отдадутъ одинаковыя количества труда, но оба же и выгадываютъ отъ такого обмѣна по одному дню труда. Вотъ здѣсь то, при обмѣнѣ, человекъ и начинаетъ цѣнить продуктъ по заключающемуся въ немъ труду, иначе: *количество труда, заключающееся въ продуктѣ, служитъ мѣриломъ мѣновой цѣнности этого продукта.*

Но, узнать, какими условіями пріобрѣтается данный предметъ въ чужомъ хозяйствѣ, не всегда легко, поэтому, понятно, обмѣнъ можетъ не всегда соответствовать установленному выше правилу, тѣмъ болѣе, что и для самого хозяина не всегда легко вычислить, сколько стоитъ ему продуктъ. Правильная оцѣнка облегчается, когда обмѣнъ начинаетъ совершаться на рынкѣ, гдѣ въ качествѣ производителей и пріобрѣтателей каждаго вида продукта является нѣсколько лицъ и среди этой массы, конечно, скорѣе найдутся лица, могущія произвести правильную разцѣнку. Тому же содѣйствуетъ и введеніе денегъ, какъ выразителей мѣновой цѣнности. Слѣдовательно, цѣна является выраженіемъ мѣновой цѣнности, т. е. количество единицъ труда, заключающееся въ данномъ количествѣ денегъ, должно быть равно тому количеству труда, которое заключается въ покупаемыхъ на эти деньги предметахъ. Изъ этого слѣдовало-бы заключить, что предметы, не произведенные трудомъ и, слѣдовательно, не имѣющіе мѣновой цѣнности въ вышеуказанномъ смыслѣ, — не должны бы имѣть и цѣны. Въ дѣйствительности, однако, бываетъ не совсѣмъ такъ. Дѣло въ томъ, что на первыхъ ступеняхъ развитія общества человекъ имѣетъ возможность пользоваться многими произведеніями природы (дерева, плоды и проч.) безъ затраты силы или съ затратой только ничтожнаго количества

труда на присвоеніе этихъ произведеній. Современемъ, количество этихъ произведеній, сравнительно съ потребностью въ нихъ, становится недостаточнымъ; они начинаютъ производиться человекомъ съ затратой труда и, разумѣется, поступая на рынокъ, оплачиваются сообразно количеству этой затраты. Но если, въ то-же время, какой-либо хозяинъ имѣетъ возможность воспользоваться такимъ продуктомъ, составляющимъ даровое произведеніе природы, то этотъ продуктъ на рынокѣ, понятно, будетъ цѣниться по той же нормѣ, по какой цѣнятся продукты этого рода, произведенные трудомъ. Словомъ, этотъ продуктъ будетъ имѣть рыночную цѣну; не имѣя мѣновой цѣнности для отчуждающаго его изъ своего хозяйства. Но такіе факты все рѣже и рѣже дѣлаются возможными съ развитіемъ мѣнового хозяйства.

Другое дѣло — цѣна земли. Здѣсь въ первоначальномъ обществѣ не могло быть и рѣчи о цѣнѣ земли и, какъ мы видѣли, только съ переходомъ къ земледѣлію является представленіе о потребительной цѣнности земли. Но еще долго послѣ того, какъ установилось земледѣліе, не существуетъ цѣны на землю и, какъ указываетъ Марксъ, только въ 17-мъ столѣтіи, — слѣдовательно, всего какихъ нибудь 200 лѣтъ назадъ, — начинаются сколько нибудь значительныя продажи земель и устанавливается цѣна на землю. Нѣтъ сомнѣнія, что въ это время уже совершенно выдѣлился тотъ видъ дохода, который мы теперь называемъ рентой. Результатомъ образованія ренты и должна была явиться цѣна на землю. Дѣйствительно, если можно было ежегодно извлекать изъ даннаго участка, безъ труда со стороны владѣльца, извѣстный доходъ, то можно было право полученія этого дохода и продать. Но эта сдѣлка, хотя и именуется продажей, по самому характеру своему значительно разнится отъ обыкновенной купли-продажи. При послѣдней, продавецъ, обыкновенно, прямо передаетъ покупателю проданную вещь, цѣнность которой покупатель совершенно точно знаетъ, такъ какъ предметъ находится на лицѣ. При продажѣ земли продавецъ передаетъ покупателю, правда, также нѣкоторую конкретную вещь, — землю, — но для покупателя эта передача имѣетъ значеніе не сама по себѣ, а какъ право на полученіе нѣкоторой, ожидаемой, долженствующей поступать, по расчету, непрерывно въ теченіи безконечна-

го ряда лѣтъ,—цѣнности¹⁾. По существу, слѣдовательно, мы здѣсь имѣемъ случай продажи продукта (точнѣе права на продуктъ); который будетъ произведенъ человѣческимъ трудомъ и, какъ произведение человѣческаго труда, представляетъ, слѣдовательно, дѣйствительную цѣнность; то обстоятельство, что въ производствѣ этой цѣнности намъ содѣйствуетъ земля, вовсе не даетъ права говорить, что здѣсь получаетъ цѣнность или даже цѣну земля и столь же мало соотвѣтствуетъ сущности сдѣлки, какъ если-бы кто, купивши вѣтряную или водяную мельницу, сказалъ, что онъ далъ цѣну за вѣтеръ или воду, или что эти силы природы получили черезъ то цѣнность. Вопросъ о цѣнѣ земли имѣетъ большую важность, тѣмъ болѣе, что ни одинъ изъ оппонентовъ теоріи трудовой цѣнности не упускалъ, кажется, случая указать на цѣну земли, какъ на фактъ, противорѣчащій этой теоріи. Нерѣдко²⁾ въ такихъ возраженіяхъ прибавляютъ еще прилагательное „дѣвственной“ и говорятъ о цѣнѣ „дѣвственной почвы“, очевидно, желая указать этимъ, что почва недѣвственная, обработанная, могла получить цѣнность отъ вложеннаго въ нее труда. Но при этомъ обыкновенно упускаютъ изъ виду прибавить, — приносить ли эта земля ренту или нѣтъ, а въ этомъ, очевидно, весь вопросъ: если рента существуетъ, то все выше приведенное остается въ силѣ и прибавленіе термина „дѣвственной“ ничего не измѣняетъ. Но если эта „дѣвственная почва“ не приноситъ ренты, то она обыкновенно не имѣетъ и цѣны, не продается, ибо и въ практикѣ признано, что цѣна земли опредѣляется капитализаціей ренты.

§ 4. Мы сказали, что цѣнность, мѣновая (которую мы, по общепринятому правилу, будемъ называть просто цѣностью) продукта из-

¹⁾ Этотъ способъ рѣшенія вопроса о цѣнѣ земли совершенно соотвѣтствуетъ сдѣланному Марксомъ (Zur Kritik 37—41) указанію, гдѣ онъ говоритъ, перечисляя возраженія противъ трудовой теоріи цѣнности. „Послѣднее возраженіе и повидимому самое сильное: если мѣновая цѣнность есть рабочее время, содержащееся въ товарѣ, то какимъ образомъ могутъ обладать мѣновой цѣнностью товары, которые вовсе не содержатъ труда, иными словами,—откуда происходитъ мѣновая цѣнность прямыхъ силъ природы? Эта проблема рѣшается въ ученіи о поземельной рентѣ,“ прибавляетъ авторъ.

²⁾ Напр. Böhm-Bawerk—Kapitalzinstheorien и Knies—Geld.

мѣряется количествомъ овеществленнаго въ немъ труда; но мы оставили безъ разясненія, какъ опредѣляется количество труда.

Обыкновенно говорить, что трудъ измѣряется временемъ работы или, какъ выражается Марксъ, количествомъ общественно-необходимаго времени работы; послѣднее же, по опредѣленію Маркса, есть время, которое требуется, чтобы произвести какую либо потребительную цѣнность „при наличныхъ, нормальныхъ для даннаго общества условіяхъ производства и при средней для даннаго общества степени умѣлости и интенсивности работы“. Конечно, время весьма удобное и практически примѣнимое мѣрило для измѣренія работы; но за то это мѣрило страдаетъ значительной неточностью. Напомнимъ только, что самъ Марксъ неоднократно указываетъ на различную цѣнность продуктовъ, произведенныхъ въ одно и то же время, въ зависимости отъ интенсивности работы. Кромѣ того, и вообще болѣе соотвѣтствовало-бы, кажется намъ, духу ученія Маркса,—замѣнить выраженіе „время человѣческой работы“ выраженіемъ „количество израсходованной человѣческой энергіи“ причемъ и терминъ „общественно-необходимое рабочее время“ сдѣлался бы излишнимъ и мы могли-бы прямо сказать: „цѣнность даннаго продукта опредѣляется количествомъ кристаллизовавшейся въ немъ человѣческой энергіи, израсходованной при среднихъ для даннаго общества условіяхъ производства и средней умѣлости рабочаго“. Очевидно, что уже то обстоятельство, что умѣлость работника и техника производства одинаковы—указываетъ, что израсходовано именно такое количество времени, какое Марксъ называетъ общественно-необходимымъ, да время здѣсь и не имѣетъ такого значенія, какъ именно количество расхода рабочей энергіи. Другое удобство такой замѣны состоитъ въ томъ, что нѣтъ надобности упоминать и объ интенсивности работы, ибо количество израсходованной энергіи прямо пропорціонально интенсивности работы. Сверхъ того, терминъ „энергія“ болѣе соотвѣтствуетъ и выраженію „овеществленный или кристаллизованный трудъ,“ ибо — сказать — овеществленное время было-бы безсмыслицей, тогда какъ выраженія „овеществленная энергія“ совершенно научно, подобно выраженію „энергія солнечнаго луча овеществляется въ растеніи въ формѣ бѣлковъ, крахмала и проч.“. Вмѣстѣ съ тѣмъ, помощью такой за-

мѣны прямо устраняются многія возраженія; напр., ясно, что нельзя будетъ уже говорить о томъ, что лѣнивый работникъ, по этому правилу, долженъ быть вознагражденъ лучше, чѣмъ усердный; такъ какъ лѣнивый—тѣмъ и отличается отъ ретиваго, что онъ въ то-же время расходуетъ менѣе энергій. Но, это возраженіе настолько — очевидно—неосновательно, что устранить его и всегда ничего не стоило. Гораздо важнѣе другое, которое, по нашему мнѣнію, также устраняется предлагаемой нами поправкой Марксовской формулы. Говоримъ объ указаніи на трудность, или даже невозможность, выразить квалифицированный трудъ въ единицахъ простого общечеловѣческаго труда. Указаніе Маркса, что „болѣе сложная работа“ есть „только усиленная (potenzierte) или скорѣе „умноженная простая „работа“ и что „такая редукція (сложной работы въ простую) постоянно совершается, какъ показываетъ опытъ“ (11)—разумѣется, ничего не доказываетъ, — по справедливому замѣчанію Böhm-Bawerk'a ¹⁾ Ссылка на практику жизни неумѣстна, ибо практика показываетъ только, что эта работа дороже оплачивается, чѣмъ простая, тогда какъ, для доказательства теоріи, необходимо было бы доказать, что такое редуцированіе возможно и имѣетъ основаніе именно въ однородности обоихъ видовъ работы и что, вмѣстѣ съ тѣмъ, квалифицированная работа должна оплачиваться дороже.

Если мы примемъ во вниманіе, что квалифицированный трудъ (skilled — labour англичанъ) есть всегда трудъ, требующій болѣе умственной работы, — то, съ точки зрѣнія измѣренія цѣнности количествомъ израсходованной энергій, — оказывается слѣдующее. Если мы говоримъ, что трудъ квалифицированный долженъ цѣниться выше за единицу времени, то это значитъ, что въ единицу времени при такомъ трудѣ расходуется болѣе живой энергій, чѣмъ при трудѣ чернорабочаго. И дѣйствительно: наука имѣетъ почти прямые доказательства того, что энергія умственной работы отлична отъ энергій механической работы, по крайней мѣрѣ, для обнаруженія ихъ, требуются, повидимому, совершенно различные матеріалы. При умственной работѣ наиболѣе энергично разрушаются въ тѣлѣ азотистыя соединенія — бѣлки, тогда какъ углеводы и жиры потребляются почти въ томъ же количествѣ, какъ при полномъ покое; на-

¹⁾ Kapitalzinstheorien, разборъ Маркса.

оборотъ, при механической работѣ наиболѣе силенъ расходъ углеводовъ и жировъ, — обмѣнъ-же бѣлковыхъ тѣлъ при этомъ совершенно равенъ тому, какъ въ состояніи полного покоя. На основаніи чисто физическихъ соображеній (сложности частицы, малаго содержанія кислорода и проч.) можно заключить, что механическій эквивалентъ бѣлка несравненно выше механическаго эквивалента углеводовъ и жировъ, т. е., единица вѣса бѣлка при своемъ расходѣ въ организмъ даетъ несравненно большее количество рабочихъ (механической) энергіи, чѣмъ единица углеводовъ. А сопоставляя это съ фактомъ большаго потребленія интеллигенціей мяса и вообще бѣлка, слѣдуетъ прийти къ выводу, что (такъ какъ число часовъ работы интеллигентнаго работника не выше такового же для работника простаго) интеллигентный работникъ расходуетъ въ единицу времени больше рабочей энергіи, а потому, съ одной стороны, работа его должна цѣниться выше, а съ другой — эта работа придастъ продукту въ единицу времени болѣшую цѣнность, чѣмъ работа чернорабочаго.

Эти замѣчанія о цѣнности намъ необходимо было сдѣлать для того, чтобы имѣть возможность перейти къ изложенію ученія о прибыли и процентѣ, — ученія, безъ правильнаго пониманія котораго невозможно и выясненіе происхожденія ренты и ея законовъ.

§ 5. Считая доказаннымъ въ предыдущемъ, что цѣнность (мѣновая) измѣряется количествомъ затраченной на производство даннаго продукта рабочей силы, мы не будемъ заниматься вопросомъ о происхожденіи той доли цѣнности, которая носитъ названіе прибыли или процента. Мы должны предположить, что читателямъ извѣстно ученіе Маркса о прибавочной цѣнности и будемъ принимать эту прибавочную цѣнность за единственный источникъ прибыли. Мы укажемъ здѣсь только, какъ опредѣляется уровень прибыли и процента и почему онъ повышается или понижается. Впрочемъ, мы здѣсь займемся больше прибылью, чѣмъ процентомъ, такъ какъ ученіе о послѣднемъ находится въ меньшей связи съ ученіемъ о рентѣ. Здѣсь не мѣсто давать обзоръ мнѣній различныхъ авторовъ по интересующему насъ вопросу, но мы все же должны привести хотя бы только разсужденія Рикардо, Родбертуса и Маркса.

Начнемъ съ Рикардо. „Всякое увеличеніе цѣнности труда вле-

„четь за собою пониженіе прибыли“ (стр. 17). Это первое положеніе, которое встрѣчаемъ у Рикардо о прибыли; полное-же развитіе ученія находимъ въ главѣ „о прибыли“. „Если предположить, — читаемъ здѣсь, — „что хлѣбъ и мануфактурные товары продаются „всегда по одной и той же цѣнѣ, то прибыль будетъ высока или „низка, смотря по тому, будетъ ли высока или низка задѣльная „плата. Если задѣльная плата продолжаетъ оставаться безъ измѣ- „ненія, то и прибыль фабрикантовъ не измѣняется; но если задѣль- „ная плата возвышается совмѣстно съ возрастаніемъ цѣны хлѣба, „что составляетъ неизбежное явленіе, то прибыль необходимо упа- „даетъ.“ „Но, когда возвышается цѣна сырыхъ произведеній, то „можно спросить, не получаетъ ли фермеръ, въ концѣ концовъ, „прежней прибыли, хотя бы расходъ на задѣльную плату и возра- „сталъ? Разумѣется нѣтъ, такъ какъ не только наравнѣ съ fabri- „кантомъ, онъ выдаетъ болѣе значительную задѣльную плату каждо- „му изъ рабочихъ, которыхъ употребляетъ въ дѣло, но онъ принуж- „денъ, сверхъ того, или платить ренту или давать занятія приба- „вочному числу рабочихъ, чтобы получить прежнее количество про- „дукта и возвышеніе цѣны сырыхъ произведеній будетъ соотвѣт- „ствовать лишь этой рентѣ или этому прибавочному числу рабо- „чихъ и не вознаградить фермера за возвышеніе задѣльной платы“ (58—59). Положеніе, что съ возрастаніемъ цѣны хлѣба и задѣльной платы прибыль понижается, Рикардо выражаетъ, затѣмъ, еще въ другой формѣ, говоря, что при этомъ фермеръ не только полу- „чаетъ „относительно“ меньшую долю, но и вообще не можетъ по- „лучать „съ возвышеніемъ цѣнности произведеній болѣе значитель- „ной цѣнности“. „Между прибылью и задѣльной платой постоянно „должна быть распредѣляема одинаковая сумма. Если цѣнность пре- „восходитъ эту сумму, то излишекъ, — какъ-бы онъ ни былъ ве- „ликъ, — принадлежитъ рентѣ“ (61). Слѣдовательно, возвышеніе за- „работной платы понижаетъ не только относительную, но и абсо- „лютную величину прибыли. Съ каждымъ возвышеніемъ цѣны хлѣба „онъ (фермеръ) долженъ выплачивать, изъ одной и той-же неизмѣн- „ной суммы, прибавочную часть, въ качествѣ задѣльной платы рабо- „чимъ“ (62). „Итакъ, прибыль имѣетъ естественное стремленіе „понижаться, потому что при прогрессивномъ движеніи богатства

„общества, требуемая прибавка пищи получается посредствомъ „пожертвованія все бѣльшаго и бѣльшаго количества труда. Этому „тяготѣнію прибыли препятствуетъ, къ счастью, улучшенія и от- „крытія, которыя даютъ возможность уменьшать необходимый „прежде трудъ и, слѣдовательно, понижать цѣну предметовъ пер- „вой необходимости для рабочаго. Возвышеніе цѣны предметовъ „необходимости и задѣльной платы имѣетъ, однако, также свои „границы, ибо, коль скоро задѣльная плата становится равна всей „выручкѣ фермера, то прекращается и накопленіе капитала; ни „одинъ капиталъ не можетъ давать никакой прибыли и не будетъ „требоваться увеличенія труда, а — слѣдовательно — и населеніе „достигнетъ своего высшаго пункта. Въ дѣйствительности, уже за- „долго до этой эпохи, низкій уровень прибыли остановитъ всякое „накопленіе капитала“ (66). Резюмируя все сказанное о прибыли, Рикардо приходитъ къ выводу, что во всѣхъ странахъ и во всякое время прибыль зависитъ отъ количества труда, расходимаго на до- ставленіе рабочимъ предметовъ первой необходимости на такой поч- вѣ и при помощи той доли капитала, которыя не приносятъ ренты. (70). „Уровень прибыли никогда не возрастаетъ вслѣдствіе лучшаго распредѣленія труда, механическихъ изобрѣтеній, устройства дорогъ и каналовъ, или вслѣдствіе какихъ бы то ни было способовъ сокра- щенія труда, какъ въ производствѣ, такъ и въ перевозкѣ товаровъ. Причины эти дѣйствуютъ на цѣны и всегда приносятъ громадныя выгоды потребителямъ. . . ; но на прибыль онѣ никакого вліянія не имѣютъ. Съ другой стороны, всякое уменьшеніе задѣльной платы увеличиваетъ прибыль, но не оказываетъ никакого дѣйствія на цѣ- ны товаровъ“. „Ни приливъ, ни отливъ денегъ не производитъ ни малѣйшаго дѣйствія на уровень прибыли. Капиталъ не возрастаетъ вслѣдствіе того, что увеличивается количество орудія обращенія. Прибыль — и это слѣдуетъ повторять безсчетное число разъ, — за- виситъ отъ задѣльной платы, не отъ номинальной, но отъ реальной задѣльной платы, — не отъ числа фунтовъ, которое можетъ быть ежегодно уплачиваемо рабочему, но отъ числа дней труда, необхо- димыхъ для полученія этихъ фунтовъ“ (82). Не менѣ важныя за- мѣчанія относительно прибыли заключаются въ главѣ „Дѣйствіе накопленія на прибыль и процентъ“. Здѣсь находимъ, прежде всего,

что Рикардо совершенно отрицаетъ, будто накопленіе капиталовъ само по себѣ, т. е. то, что называютъ большимъ предложеніемъ капиталовъ, — могло понижать уровень прибыли. „Никакое накопленіе не можетъ непрерывно понижать прибыли, если нѣтъ на лицо какой либо постоянной причины для увеличенія задѣльной платы... Если-бы было возможно увеличивать постоянно и съ одинаковой легкостью предметы, необходимые рабочимъ, то не могло бы наступить прочнаго измѣненія въ уровнѣ прибыли или задѣльной платы, какихъ бы размѣровъ не достигло накопленіе капитала“. „Сѣй до-„казалъ самымъ удовлетворительнымъ образомъ, что не бываетъ „столь значительнаго капитала, который не могъ бы быть употребленъ въ странѣ, потому что спросъ ограничивается единственно „производствомъ.“ (181). „Есть только одинъ случай, и то лишь „временный, когда накопленіе капитала, при низкой цѣнѣ нищи можетъ повести за собой пониженіе прибыли; это бываетъ тогда, „когда фонды, назначенные на содержаніе труда, увеличиваются бы-„стрѣе населенія; задѣльная плата будетъ вслѣдствіе этого высока, „а прибыль низка“ (184). Оспаривая положеніе Смита, что по легальному проценту можно заключать о прибыли, Рикардо прибавляетъ: „Уровень процента, хотя въ конечномъ счетѣ и управляетъ „ся уровнемъ прибыли, подверженъ однако-же временнымъ колебаніямъ, зависящимъ отъ другихъ причинъ.“ Вотъ и все, болѣе существенное, что сказано Рикардо о прибыли.

Если бы Рикардо ограничился въ своихъ разсужденіяхъ о прибыли выписанными нами мѣстами, то можно-бы думать, что онъ имѣлъ въ виду не то, что Ад. Смитъ и позднѣйшіе экономисты разумѣли подъ прибылью или точнѣе подъ уровнемъ прибыли, а то, что Марксъ называлъ *Mehrwerthrate* или норма прибавочной цѣнности, т. е. отношеніе прибавочной цѣнности къ переменному капиталу (рабочей платѣ). Такъ заставляетъ особенно думать его постоянное возвращеніе къ той мысли, что только величина рабочей платы вліяетъ на уровень прибыли (норму прибавочной цѣнности) и что ни величина, ни форма затраты капитала не вліяетъ на этотъ уровень. Конечно, сказанное Рикардо о прибыли не вполне уясняетъ понятіе о нормѣ прибавочной цѣнности и ея колебаніяхъ, но это произошло потому, что и здѣсь, какъ и во всѣхъ своихъ разсужденіяхъ, Ри-

Рикардо упустилъ изъ виду вліяніе интенсивности труда. Но, все же, сказанное имъ въ приведенныхъ нами выпискахъ въ гораздо большей степени приложимо къ понятію о нормѣ прибавочной цѣнности, чѣмъ къ уровню прибыли, въ томъ смыслѣ этого послѣдняго выраженія, какой придавала ему классическая школа. Ясно, напр., что „механическія изобрѣтенія“, о которыхъ Рикардо выразительно говоритъ, что они не могутъ вліять на уровень прибыли, если рабочая плата остается прежняя, — должны, наоборотъ, непременно вліять на нее, ибо, — допуская, что остальные условія производства до и послѣ приложенія даннаго механическаго изобрѣтенія остались прежнія, — мы должны допустить пониженіе уровня прибыли послѣ приложенія механическаго изобрѣтенія, если, какъ это дѣлаетъ и Рикардо въ примѣрахъ, которыми иллюстрируетъ свое изложеніе, — будемъ называть уровнемъ прибыли отношеніе прибавочной цѣнности ко всей суммѣ капитала предпріятія. Пусть, напр., производитель хлопчатобумажныхъ тканей, занимая на своей фабрикѣ 100 человекъ рабочихъ при работѣ ручнымъ ткацкимъ станкомъ, получалъ 20%₀ на капиталъ въ зданіяхъ, машинахъ (станкахъ), матеріалѣ, рабочей платѣ и пр. Затѣмъ, оставляя тоже количество рабочихъ, онъ переходитъ къ приложенію паровыхъ ткацкихъ станковъ; тогда онъ долженъ затратить значительную сумму, во 1-хъ, на машины (паровыя вмѣсто ручныхъ), во 2-хъ, на матеріалъ, котораго при этомъ въ теченіи года будетъ переработано значительно болѣе, чѣмъ прежде, такъ что вообще капиталъ предпріятія возрастетъ весьма значительно. Между тѣмъ какъ цѣнность, произведенная трудомъ (той же интенсивности и въ то же время) прежняго числа рабочихъ будетъ прежняя. Поэтому отношеніе произведенной рабочими прибавочной цѣнности, — величина которой осталась та же, что при ручныхъ станкахъ, — къ суммѣ капитала предпріятія (значительно возросшаго), то отношеніе, которое Рикардо, а за нимъ и остальные экономисты называютъ уровнемъ прибыли, очевидно уменьшится. Но Рикардо, хотя во многихъ примѣрахъ (см. напр. стр. 63) самъ указываетъ на значеніе величины капитала для пониженія прибыли, а въ одномъ мѣстѣ (стр. 14 — 19 перевода Зиберы) даже и на форму затраты капитала, не добирается, однако, до значенія этого обстоятельства, и въ приводимыхъ примѣрахъ раз-

сматриваетъ уровень прибыли какъ отношеніе прибавочной цѣнности къ суммѣ капитала предпріятія.

Въ такомъ смыслѣ и поняли его всѣ его послѣдователи. У всѣхъ, какъ болѣе старыхъ (Милль, Рошеръ), такъ и болѣе новыхъ писателей (напр. Адлеръ) мы находимъ болѣе или менѣе ясно выраженной мысль, что прибыль или уровень прибыли опредѣляется отношеніемъ прибавочной цѣнности ко всей суммѣ капитала предпріятія. Никому, повидимому, не приходило въ голову, что основной капиталъ играетъ при этомъ совершенно иную роль, чѣмъ капиталъ оборотный. Нѣкоторые авторы при этомъ весьма опредѣленно указывали, что этотъ уровень прибыли бываетъ обыкновенно вдвое болѣе заемнаго процента (Рошеръ, Леруа-Болье), другіе — чуть не отождествляли его съ заемнымъ процентомъ (Милль). Насколько эта величина близка къ заемному проценту, — это мы увидимъ ниже, но совершенно ясно, что относительно этой величины нельзя сказать, что „уровень прибыли во всѣхъ предпріятіяхъ одной страны одинаковъ“ (Рикардо), ибо на эту величину несомнѣнно должна имѣть вліяніе относительная величина основного капитала въ суммѣ капитала предпріятія. Если Крупшъ (извѣстный фабрикантъ пушекъ) или иной крупный фабрикантъ, въ предпріятіи котораго затрачены цѣлые милліоны на зданія и машины, получаетъ, скажемъ, 10% на весь капиталъ (какъ прибыль классической экономіи), то это, разумѣется, весьма достаточный доходъ. Но если-бы тѣми же 10% долженъ былъ довольствоваться предприниматель портной или сапожникъ, въ мастерской котораго работаетъ хотя-бы нѣсколько десятковъ человѣкъ, но у котораго нѣтъ никакого основного капитала, кромѣ утюговъ и иголокъ, да и весь остальной капиталъ его заключается въ нѣсколькихъ сотняхъ рублей рабочей платы, которую онъ выплачиваетъ занятымъ въ мастерской работникамъ, то, разумѣется, это была бы такая ничтожная величина, что предприниматель долженъ былъ бы, не работая самъ лично, умереть съ голоду. Но въ подобномъ положеніи мы найдемъ массу производствъ и даже не чисто ремесленныхъ: при той же суммѣ годового оборота, основной капиталъ, напр., владѣльца каменноугольной копи ничтоженъ сравнительно съ капиталомъ суконнаго или хлопчатобумажнаго фабриканта, потому что у обоихъ послѣднихъ имѣются зданія и цѣн-

ныя машины и огромный запас матеріаловъ, у перваго же, кромѣ ничтожнаго количества незначительной цѣнности машинъ и орудій и первобытныхъ построекъ въ самомъ рудникѣ, никакого капитала, кромѣ рабочей платы, не имѣется. Если-бы онъ, поэтому, довольствовался такимъ же процентомъ прибыли на капиталъ, какъ фабриканты, то чистый доходъ его былъ бы сравнительно ничтоженъ.

Словомъ, соображенія Рикардо относительно уровня прибыли мы не можемъ признать вѣрными. Посмотримъ-же, что имѣется по интересующему насъ вопросу у другихъ названныхъ авторовъ.

§ 6. Вотъ, что находимъ у Родбертуса ¹⁾. „Блага (мѣнныя цѣнности), съ хозяйственной точки зрѣнія, суть продукты той работы, которая совершала матеріальныя операціи, нужныя для созданія ихъ. Но это не только та работа, которая непосредственно приготовила предметъ, годный для потребленія человѣка, но и та, которая приготовила нужныя для приготовленія этого предмета орудія. Хлѣбъ, напр., есть продуктъ труда не того только, кто управлялъ плугомъ, но и того, кто построилъ плугъ и т. д. Это на столько вѣрно, что доля работы каждаго рода, участвовавшей въ созданіи блага, можетъ быть выражена даже математическимъ отношеніемъ. Въ счетъ ставится, прежде всего, вся работа, израсходованная непосредственно для приготовленія даннаго продукта; затѣмъ, такая доля работы, произведшей орудія, какая указывается ихъ изнашиваніемъ. Если, напр., орудіе стоило n работы и при помощи его производится x предметовъ (Güter), каждый съ расходомъ m непосредственной работы, то предметъ будетъ продуктомъ $m + \frac{n}{x}$ работы. Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, хозяйственныя блага суть продукты только этой работы и никакой больше.“ Родбертусъ, какъ извѣстно, называлъ рентой вообще — то, что Марксъ называетъ прибавочной цѣнностью, т. е. ту часть цѣнности, которая остается за вычетомъ рабочей платы изъ суммы цѣнности, произведенной рабочимъ. „Если“, говоритъ онъ далѣе (стр. 105), „напр. сырой матеріалъ (произведеніе земледѣлія) и фабричный продуктъ (понимая продуктъ въ вышеуказанномъ смыслѣ) имѣютъ одинаковую цѣнность, то та

¹⁾ Zur Beleuchtung der socialen Frage. Von Dr. Rodbertus Jagetzow. I, Berlin 1875, p. 69 ff.

часть цѣнности продукта всей (сельско-хозяйственной и фабричной) работы, „которая остается на долю ренты вообще раздѣлится поровну между обладателемъ сырья и фабрикатовъ. Часть ренты, достоящаяся на долю владѣльца фабрикатовъ, отнесенная къ суммѣ его капитала, составитъ уровень прибыли.“

Здѣсь, очевидно, прежде всего, что то, чтó Родбертусъ называетъ *Arbeitsprodukt* — продуктъ данной отрасли — есть нѣчто странное: — это сумма цѣнности, произведенной живымъ трудомъ и цѣнности или труда, перенесеннаго съ основного капитала ¹⁾). Последняя переносится на продуктъ совершенно въ силу того же, въ силу чего въ продуктъ переходит и цѣнность матеріала и никакого иного значенія не можетъ имѣть: на сколько кусокъ сукна не могъ быть произведенъ безъ того, чтобы раньше былъ изготовленъ ткацкій станокъ, на столько же онъ не могъ быть произведенъ и безъ предварительной затраты труда на производство самого матеріала — шерсти или пряжи. Нѣтъ, поэтому, рѣшительно никакого основанія отдѣлять эту часть работы отъ той, которая передается на продуктъ цѣнностью матеріаловъ.

Совершенно обратно: вопліѣ основательно отдѣлить отъ всѣхъ другихъ видовъ труда—живой трудъ или капиталъ, на него затраченный, такъ какъ, если считать, вмѣстѣ съ Родбертусомъ, опредѣлителемъ цѣнности только трудъ, то, рассуждая логически, слѣдуетъ признать, что *новую цѣнность можетъ придать только живой трудъ* (непосредственный трудъ Родбертуса). Потому то, Марксъ совершенно правильно и выдѣлилъ часть капитала, затраченную на оплату рабочей силы, подъ именемъ переменнаго капитала, желая сказать этимъ именемъ, что въ производствѣ только эта часть измѣняетъ свою цѣнность, — возрастаетъ. Что же касается собственно способа опредѣленія уровня прибыли, то онъ и у Родбертуса,—полагая, что прибавочная цѣнность опредѣлена вѣрно,—ничѣмъ не отличается отъ указаннаго выше общепринятаго метода, ибо то, что Родбертусъ называетъ рентой вообще, классическая

¹⁾ Хотя Родбертусъ говоритъ объ однихъ орудіяхъ (*Werkzeug*), но, очевидно, совсѣмъ не имѣло-бы уже смысла брать изнашиваніе однихъ орудій, игнорируя изнашиваніе остального основного капитала.

экономія называла чистымъ доходомъ и для опредѣленія уровня прибыли дѣлила ее на сумму капитала предпріятія. Следовательно, все, что сказано выше о Рикардо и другихъ, относится и къ Робертсу.

§ 7. Что касается Маркса, то, хотя онъ не занимался еще въ вышедѣвшихъ до сихъ поръ двухъ томахъ ученіемъ объ уровнѣ прибыли и процентѣ,—но у него есть однако мимоходомъ сдѣланное по адресу Милля замѣчаніе, которое выясняетъ его взглядъ на вопросъ. Въ одномъ мѣстѣ Милль говоритъ: „Если всѣ работники страны производятъ на 20⁰/₀ больше ихъ рабочей платы, то прибыли будутъ 20⁰/₀, каковы бы ни были цѣны“. „Это“, замѣчаетъ Марксъ, съ одной стороны очень удачная тавтологія, потому что если работники производятъ для капиталистовъ 20⁰/₀ прибавочной цѣнности, то прибыль относится къ суммѣ рабочей платы, какъ 20 : 100. Но, съ другой стороны, абсолютно ложно, что прибыли будутъ 20⁰/₀. „Они (прибыли) всегда должны быть меньше, ибо они рассчитываются на всю сумму авансированнаго (vorgeschossen) капитала. Если капиталистъ авансировалъ, напр., 500 фунт. стерл., изъ коихъ 400 въ средствахъ производства и 100 въ рабочей платѣ, и норма прибавочной цѣнности 20⁰/₀, то уровень прибыли (Profitrate) будетъ 20 : 500 т. е. 4⁰/₀, а не 20⁰/₀“ ¹⁾. Напомнимъ, что авансированнымъ капиталомъ Марксъ называетъ сумму, состоящую изъ переменнаго капитала (рабочей платы) и той части постояннаго капитала, цѣнность которой передана продукту. Въ послѣднюю войдутъ, следовательно: а) матеріалъ, изъ котораго приготовленъ продуктъ (напр. шерсть или пряжа въ суконномъ производствѣ)—такъ называемый основной матеріалъ; б) другіе „добавочные“ матеріалы (масло для смазки машинъ, топливо и т. п.), потребленные во время производства, и наконецъ; в) та часть цѣнности основнаго капитала классической экономіи (машинъ, строеній, всякихъ инструментовъ и вообще предметовъ, которые не теряютъ своей потребительной цѣнности однократнымъ примѣненіемъ для производства), которая представляетъ погашеніе или изнашиваніе этихъ капиталовъ. Выяснимъ предлагаемый Марксомъ ме-

1) K. Marx. Das Kapital I B. 3-te Auflage p. 528.

тодѣ вычисленія уровня прибыли примѣромъ. Положимъ, имѣемъ суконную фабрику, основной капиталъ которой въ орудіяхъ, машинахъ и строеніяхъ составляетъ 200,000 рубл. и изнашивается въ 20 лѣтъ; слѣдовательно, въ продуктъ каждаго года передается цѣнность въ 10,000 р.²⁾ Фабрика эта въ теченіи года произвела сукна на сумму 120,000 рубл., при чемъ употреблено матеріаловъ разнаго рода, какъ то: пряжи, топлива и проч. на сумму 40,000 рублей и на рабочую плату израсходовано 40,000 руб. Значитъ, сумма авансированнаго капитала будетъ: 40,000 р. за матеріалы, + 10,000 за машины и проч. основной капиталъ, и + 40,000 р. заработной платы, всего 90,000 р. Прибавочная же цѣнность 30,000 р. (120,000 — 90,000). По Миллю (по цитатѣ, приведенной Марксомъ) выходило бы, что здѣсь уровень прибыли будетъ 75% $\left(\frac{30000}{40000}\right)$, на самомъ же дѣлѣ онъ будетъ: $\frac{30000}{90000}$ или 33 $\frac{1}{3}$ %. Если бы мы приняли приведенную раньше формулировку уровня прибыли, т. е. отнесли-бы прибавочную цѣнность (30,000) не къ суммѣ авансированнаго капитала, а къ суммѣ всего капитала предпріятія, какъ это обыкновенно предлагается всѣми экономистами, то получили бы слѣдующее: капиталъ предпріятія составятъ: 200,000 р. строенія, машины и проч., — 40,000 р. матеріалы и 40,000 р. рабочая плата — всего 280,000 р.; слѣдовательно, уровень прибыли въ этомъ смыслѣ былъ-бы $\frac{30.000}{280.000}$ или всего только 10,7%. Эта величина, однако, которую лучше всего называть процентомъ въ предпріятіяхъ, — не можетъ быть равна, какъ мы уже упоминали выше, въ предпріятіяхъ разнаго рода и потому не подходитъ къ тому понятію, которое соединяется съ уровнемъ прибыли, ибо послѣдній во всѣхъ предпріятіяхъ долженъ быть равенъ. Нужно, къ тому же, прибавить, что такой уровень прибыли можетъ быть вычисленъ только по заключеніи годовыхъ счетовъ; между тѣмъ, совсѣмъ иначе дѣло стоитъ по отношенію къ той величинѣ, которую Марксъ называетъ уровнемъ прибыли. Здѣсь обратно: всякій практикъ фабрикантъ, или иной промышленникъ, отчуждая товаръ доведенія годичныхъ счетовъ,

¹⁾ Беремъ грубо-приблизительно; для точности слѣдовало-бы принять во вниманіе уровень заемнаго процента и вычислить по формулѣ срочныхъ уплатъ, какой капиталъ черезъ двадцать лѣтъ даетъ 200,000 р.

можетъ и долженъ опредѣлить эту величину. И она опредѣляется легко для каждой единицы продукта, — въ нашемъ примѣрѣ напр. куска сукна: достаточно знать, что на кусокъ сукна идетъ столько-то матеріала — основного (пряжи), столько-то потребляется топлива и проч. „добавочныхъ“ матеріаловъ, столько-то изнашивается машинъ и столько-то расходуется на рабочую плату; — все это величины, которыя легко опредѣлимы даже послѣ недѣльнаго, а, тѣмъ болѣе, мѣсячнаго производства. Зная уровень прибыли по формулѣ Маркса, производитель заранее можетъ опредѣлить, какое количество товара онъ долженъ произвести (а для практики — продать), чтобы, продавая товаръ по данной цѣнѣ (которая, вѣдь не зависитъ отъ него) получить извѣстный процентъ на капиталъ. Такое опредѣленіе практически часто совершенно необходимо. Владѣлецъ, напр., каменноугольной копи можетъ всегда увеличить количество извлекаемаго угля безъ особыхъ затратъ и если не дѣлаетъ этого, то только потому, что на матеріалъ нѣтъ требованія свѣше извѣстной нормы. Но если, съ другой стороны, количество угля, которое можно сбыть, будетъ слишкомъ мало, то доходъ съ рудника не доставитъ нормальнаго $\%$ на затраченный капиталъ. Чтобы опредѣлить эту норму, предприниматель и долженъ умѣть заранее вычислить, — сколько дохода дать ему единица продукта, иначе — какъ высокъ уровень прибыли.

Но этими чисто практическими удобствами, разумѣется, можно бы пренебречь, если бы это представляло какія-либо неудобства для теоретическаго изслѣдованія. На самомъ дѣлѣ, этого вовсе нѣтъ. Выше было замѣчено уже, что главная ошибка въ опредѣленіи уровня прибыли классической экономіей заключается въ томъ, что совершенно игнорируется, какую часть всѣхъ капиталовъ составляетъ основной и какая часть этого основного капитала дѣйствительно изношена. Какъ будто, въ самомъ дѣлѣ, можетъ быть безразлично: уничтожился-ли данный капиталъ цѣликомъ, т. е. перешла-ли его цѣнность цѣликомъ въ продуктъ, или этотъ капиталъ на 99 $\%$ сохранилъ свою цѣнность? Между тѣмъ, именно въ этомъ ничтожномъ процентѣ изнашиванія машинъ и заключается, можно сказать, возможность ихъ примѣненія; въ этой способности продолжительнаго сохраненія цѣнности основного капитала заключается весь прогрессъ

техники; въ ней же заключается и возможность перепроизводства, которымъ страдаютъ теперь всѣ отрасли промышленности.

§ 8. Посмотримъ теперь, удовлетворяетъ-ли теорія уровня прибыли Маркса тѣмъ требованіямъ, которыя слѣдуетъ предъявить къ ней съ теоретической стороны.

Прежде всего, будетъ ли указанное выраженіе соответствовать равенству уровня прибыли въ различныхъ предприятияхъ. Для рѣшенія, важнѣе всего сравнить, на сколько предприятия, наиболѣе разнящіеся между собою по формѣ затратъ капитала, могутъ достигнуть одинаковыхъ уровней прибыли. Какъ сказано, равенству уровней прибыли въ смыслѣ старой школы (процента предприятия) мѣшаетъ игнорированіе особенностей основного капитала. Въ формулѣ уровня прибыли Маркса основной капиталъ имѣетъ ничтожное вліяніе на результатъ: такъ, если бы въ вышеприведенномъ примѣрѣ доля основного капитала уменьшилась въ десять разъ, то уровень прибыли составилъ бы $\frac{30000}{81000} = 37\frac{1}{27}\%$ противъ прежнихъ $33\frac{1}{3}\%$, т. е. повысился бы весьма незначительно. Но и это незначительное повышеніе должно уничтожиться, если примемъ во вниманіе другія, вліяющія на эту величину условія. Въ самомъ дѣлѣ, уменьшеніе доли основного капитала въ формулѣ уровня прибыли, если оно есть слѣдствіе уменьшенія самаго капитала обозначаетъ, что данное предприятие въ меньшей степени пользуется машинами, изнашиваніе которыхъ составляетъ наибольшую часть всей, переносимой съ основного капитала на авансированный, суммы. Меньшее же употребленіе машинъ указываетъ, что работа менѣе интенсивна, т. е. при одинаковой длинѣ рабочаго дня, произведенная цѣнность менѣе, ибо количество израсходованной живой энергіи также менѣе. Иначе говоря, это значитъ, что норма прибавочной цѣнности въ предприятии послѣдняго рода меньше, такъ какъ эта норма существенно зависитъ отъ интенсивности труда. Если при интенсивности=1, рабочая плата (цѣнность ея) воспроизводится въ 6 часовъ, то при рабочемъ днѣ въ 12 часовъ, норма прибавочной цѣнности будетъ $\frac{6}{6} = 100\%$. Если интенсивность увеличится въ $1\frac{1}{2}$ раза, то это значитъ, что теперь въ 4 часа расходуется такое же количество рабочей энергіи, какое прежде расходовалось въ 6 часовъ;

другими словами: теперь цѣнность рабочей силы воспроизводится въ 4 часа и слѣдовательно, при той же длинѣ рабочаго дня норма прибавочной цѣнности будетъ $\frac{8}{4}$ или 200%. И обратно: уменьшеніе интенсивности повлекло-бы за собою пониженіе нормы прибавочной цѣнности. Въ нашемъ примѣрѣ пониженія нормы прибавочной цѣнности съ 75% до $67\frac{1}{2}\%$ было бы достаточно, чтобы въ обоихъ видахъ предпріятій уровень прибыли стоялъ на одной высотѣ ($33\frac{1}{3}\%$). На самомъ дѣлѣ, конечно, дѣло не такъ просто, какъ это можно заключить изъ приведеннаго примѣра. Въ дѣйствительности, повышеніе интенсивности и связанное съ нимъ повышеніе нормы прибавочной цѣнности часто не вызываетъ или вызываетъ только очень незначительное повышеніе уровня прибыли. Это потому, что одновременно съ повышеніемъ нормы прибавочной цѣнности, — или уменьшается сумма перемѣннаго капитала абсолютно, т. е. уменьшается число рабочихъ при томъ же количествѣ потребленнаго матеріала, — или же — если число рабочихъ (и перемѣнный капиталъ) остается прежнее, — увеличеніе интенсивности должно сопровождаться почти пропорціональнымъ увеличеніемъ массы потребленнаго матеріала, по крайней мѣрѣ, основного, — въ нашемъ примѣрѣ шерсти или шерстяной пряжи, — ибо повышеніе интенсивности означаетъ, что въ тоже время должно быть произведено больше продукта — сукна и слѣдовательно, потреблено больше шерсти.

Потребленіе другихъ матеріаловъ, какъ напр. топлива, при этомъ, можетъ быть и не возросло-бы пропорціонально или даже, вслѣдствіе улучшенія техники, и совсѣмъ не измѣнилось; но такъ какъ главную цѣнность среди матеріаловъ представляетъ все-же основной матеріалъ, то увеличеніе этой части знаменателя формулы уровня прибыли было-бы почти пропорціонально увеличенію интенсивности. Наконецъ, при увеличеніи интенсивности, непременно возрастаетъ (если машины остались прежнія) часть знаменателя, выражающая изнашиваніе основного капитала, хотя обыкновенно въ меньшей пропорціи, чѣмъ увеличилась интенсивность, ибо нѣкоторыя части основного капитала, какъ зданія, при этомъ не подвергаются болѣе сильному изнашиванію. Но увеличеніе изнашиванія не имѣетъ большого значенія, ибо самая возможность

увеличенія интенсивности, большею частью, является слѣдствіемъ улучшенія въ машинахъ, сопровождающагося уменьшеніемъ изнашивания или уменьшеніемъ цѣнности машинъ. Въ концѣ концовъ, слѣдовательно, можно принять, — что при удвоеніи нормы прибавочной цѣнности, какъ въ нашемъ примѣрѣ, вслѣдствіе увеличенія интенсивности труда въ $1\frac{1}{2}$ раза, — цѣнность матеріала возрастетъ также въ $1\frac{1}{2}$ раза; остальные же части въ формулѣ уровня прибыли останутся безъ перемѣны. Въ нашемъ примѣрѣ имѣли бы: норма прибавочной цѣнности была 75% ($\frac{30000}{40000}$), при возвышеніи интенсивности въ $1\frac{1}{2}$ раза, она повысится въ 2 раза, т. е. до 150% переменнаго капитала, который по прежнему будетъ 40000; прежде уровень прибыли представлялся выраженіемъ:

$$\frac{30000}{40000 + 40000 + 10000} = 33\frac{1}{3}\%$$

теперь же будемъ имѣть для уровня прибыли при новыхъ условіяхъ

$$\frac{60000}{40000 + 60000 + 10000} = \frac{60000}{110000} = 54,5\%; \text{ слѣ-}$$

довательно, уровень прибыли возвысился не въ два раза, какъ норма прибавочной цѣнности, но болѣе чѣмъ въ $1\frac{1}{2}$ раза.

Поэтому и въ приведенномъ выше примѣрѣ, предположивъ, что отъ уменьшенія интенсивности норма прибавочной цѣнности пала съ 75% на $67\frac{1}{2}\%$, мы должны были соотвѣтственнымъ образомъ измѣнить цифры знаменателя формулы (уменьшить цѣнность матеріала). Но это не уменьшаетъ доказательности примѣра, ибо во всякомъ случаѣ ясно, что при нѣсколькой иной комбинаціи цифръ легко достигнуть равенства уровней прибыли. Предпріятія, которыя мы сопоставляли въ этихъ примѣрахъ, приблизительно соотвѣтствуютъ, — по относительному значенію основнаго капитала, — одно фабричному, а другое ремесленному (для послѣдняго можно бы принять долю основнаго капитала въ формулѣ = 0 (нулю)); потому мы можемъ сказать, что вычисленные по формулѣ Маркса уровни прибыли дѣйствительно равны въ самыхъ разнообразныхъ предпріятіяхъ; потому и самую формулу слѣдуетъ признать вѣрной.

Обратимъ вниманіе еще на слѣдующее: при равномъ уровнѣ

прибыли наших двухъ примѣрныхъ предпріятій будемъ имѣть; для
 первого уровеньъ прибыли = $\frac{\text{Пр. Ц.}^1)}{\frac{O}{n} + M + П} = \frac{30000}{10000 + 40000 + 40000};$

для второго: уровеньъ прибыли

$$\frac{\text{Пр. Ц.}}{\frac{O}{n} + M + П} = \frac{27000}{1000 + 40000 + 40000} = 33\frac{1}{3}\%.$$

Но если въ послѣднемъ случаѣ доля основного капитала
 равна $\frac{O}{n} = 1000$, то, — при принятомъ процентѣ погашенія (5%),

— весь основной капиталъ = 20000, тогда какъ въ первомъ
 онъ былъ 200000. Сообразно этому процентъ предпріятія въ пер-
 вомъ случаѣ = $\frac{30000}{200000 + 40000 + 40000} = 10\frac{5}{7};$

процентъ предпріятія во второмъ случаѣ

$$= \frac{27000}{20000 + 40000 + 40000} = 27\%. \text{ Это значить: увели-}$$

ченіе основного капитала вызываетъ весьма значительное пониже-
 ніе процента предпріятія, хотя уровеньъ прибыли при этомъ можетъ
 остаться прежній.

Этотъ же примѣръ наводитъ насъ на слѣдующее размышле-
 ніе. Извѣстно, что всѣ политико-экономы учатъ, что съ накопле-
 ніемъ капитала происходитъ пониженіе уровня прибыли. Пониже-
 ніе это считается вполне доказаннымъ и заключаютъ о немъ изъ
 пониженія заемнаго процента. Объясняется это пониженіе, — то
 повышеніемъ рабочей платы, вслѣдствіе повышенія цѣны земледѣль-
 ческихъ продуктовъ съ увеличеніемъ приложенія капитала къ зе-
 млѣ, или переходомъ къ худшимъ землямъ (Рикардо), — то, вообще,
 меньшей производительностью капиталовъ современемъ, вслѣд-
 ствіе накопленія ихъ и невозможности приложить новыя накопленія
 къ болѣе производительнымъ предпріятіямъ (Л. Болье), то просто
 излишнимъ предложеніемъ. Но если мы обратимъ вниманіе на
 только что приведенное вычисленіе, то невольно усомнимся въ спра-
 ведливости всѣхъ этихъ выводовъ. Прежде всего, во 1-ыхъ, со-

¹⁾ Пр. Ц. значить „прибавочная цѣнность“ О — основной капиталъ,
 n. — число лѣтъ службы его; М — цѣна матеріаловъ и П — перемѣнный ка-
 питалъ.

вершенно ясно, что, разъ капиталъ въ промышленномъ предпріятіи даетъ меньшій, чѣмъ прежде, доходъ, то и заемный процентъ долженъ понизиться, ибо никто (при нормальныхъ условіяхъ) не дастъ за заемъ капитала 10⁰/₀, когда онъ самъ выручитъ въ предпріятіи только 8⁰/₀. Во 2-ыхъ, только что приведенный расчетъ показываетъ, что, для того чтобы процентъ отъ предпріятія понизился, вовсе нѣтъ надобности въ пониженіи уровня прибыли; нужно только, чтобы сумма основного капитала повысилась. Въ третьихъ, наконецъ, не нужно, конечно, доказывать, что весь ходъ развитія техники, — переходъ, напр., отъ ремесленного производства къ фабричному, — характеризуется на первомъ мѣстѣ увеличеніемъ основного капитала. Поэтому, для объясненія пониженія процента въ исторіи, особенно съ конца прошлаго столѣтія, совершенно достаточно того, всѣми признаваемого, факта, что основной капиталъ всѣхъ (или огромнаго большинства крупныхъ) предпріятій возросъ въ весьма значительной степени.

Съ другой стороны, совершенно не доказано, что произошло или происходитъ пониженіе уровня прибыли. Наоборотъ, если принять во вниманіе, что съ переходомъ отъ ремесленного и мануфактурнаго способа производства къ фабричному, интенсивность труда необходимо должна была возрасти, то нужно прійти къ выводу, что уровень прибыли, вслѣдствіе этого перехода, повысился. Совершенно подобнымъ образомъ встрѣчающееся у всѣхъ экономистовъ указаніе, что уровень прибыли въ новыхъ странахъ выше, чѣмъ въ старыхъ, по меньшей мѣрѣ не доказано. Заключение о высотѣ прибыли и здѣсь опять выводится изъ высоты процента. Но, процентъ можетъ быть высокъ, когда уровень прибыли низокъ: это имѣетъ мѣсто, когда, при незначительной нормѣ прибавочной цѣнности и сравнительно невысокомъ уровнѣ прибыли основной капиталъ ничтоженъ (какъ у ремесленника); тогда процентъ предпріятія (и заемный процентъ) будетъ почти равняться уровню прибыли и, слѣдовательно, будетъ высокъ. Эта причина высоты процента — малый основной капиталъ — конечно гораздо чаще имѣетъ мѣсто въ новыхъ странахъ, чѣмъ другая, ведущая за собою и высокій уровень прибыли. Эта вторая причина есть значительная норма прибавочной цѣнности, источникомъ которой можетъ быть: или значительная длина ра-

бочаго дня или значительная интенсивность труда, или, наконецъ, низкая рабочая плата. Последнее обстоятельство, можно сказать, никогда не бываетъ источникомъ высокой нормы прибавочной цѣнности въ новыхъ странахъ, ибо всеми признано, что рабочая плата здѣсь обыкновенно высока. Длина же рабочаго дня, хотя и можетъ вліять нѣкоторымъ образомъ въ этомъ смыслѣ, но, — принимая во вниманіе, что и въ старыхъ странахъ уменьшеніе этой величины началось очень недавно, — нельзя приписывать ей большого значенія. Наконецъ, увеличеніе интенсивности труда связано съ увеличеніемъ основного капитала (введеніемъ машинъ), а потому въ новыхъ странахъ рѣже можетъ имѣть мѣсто, ибо здѣсь „капиталы рѣдки“. Къ тому же, практики не безъ основанія издавна считаютъ оборотный капиталъ болѣе производительнымъ, чѣмъ основной. Потому, при скудости капиталовъ, неразвитости кредита и техники въ новыхъ странахъ, примѣненіе машинъ здѣсь обыкновенно слабѣе, а слѣдовательно, и интенсивность труда ниже. Такимъ образомъ, ни одинъ изъ факторовъ, могущихъ содѣйствовать повышенію уровня прибыли не можетъ имѣть большого развитія въ новыхъ странахъ, а потому нѣтъ основанія и говорить о высокомъ уровнѣ прибыли новыхъ странъ.

Сказаннаго относительно прибыли достаточно для нашей цѣли, а потому мы можемъ теперь идти далѣе ¹⁾.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Разборъ теоріи ренты Родбертуса и заключительные выводы о рентѣ.

§ 1. Обращаясь къ разбору теоріи ренты Родбертуса, мы напомнимъ указанную уже выше ошибку, именно: неосновательное соединеніе непосредственно приложеннаго въ производствѣ (живого) труда съ трудомъ, указывающимъ величину изнашиванія машинъ. Конечно, трудъ, произведшій орудіе, содѣйствовалъ производству произведеннаго помощію этого орудія предмета, но онъ не участвовалъ въ производствѣ окончательнаго продукта, а потому не могъ произвести прибавочной цѣнности (ренты вообще), а по Род-

¹⁾ Подробнѣе ученіе о прибыли и процентѣ изложено авторомъ въ статьѣ: „Прибыль и процентъ“. (Юрид. Вѣстн. 1890 г. Январь).

бертусу указанная сумма (непосредственной и посредственной работы), которую онъ называетъ „Arbeitsprodukt“, должна именно опредѣлять собою величину ренты—вообще или прибавочной цѣнности, которая можетъ быть произведена только непосредственнымъ трудомъ. Въ этомъ неправильномъ толкованіи значенія труда посредственного заключается, по нашему мнѣнію, первая и самая важная ошибка Родбертуса,—ошибка, на которую однако критики его совершенно не обращали вниманія. (См. напр. Зиберъ 1. с.). Далѣе, намъ представляется совершенно излишнимъ разсматривать происхожденіе ренты, беря непременно всю совокупность хозяйствъ или „весь національный продуктъ“ и „національный доходъ“, какъ требуетъ Родбертусъ, ибо, —какъ справедливо замѣтилъ Зиберъ, —въ концѣ концовъ, національный доходъ есть только совокупность доходовъ отдѣльныхъ лицъ, или группъ общества, и если, прибавимъ мы, нельзя доказать происхожденіе ренты, какъ дохода извѣстной общественной группы или даже извѣстнаго лица, то нельзя было бы доказать и происхожденіе ея, какъ части общественного дохода. Но, можетъ быть, не смотря на эти ошибки, основа сужденій Родбертуса о рентѣ вѣрна?

Такимъ основнымъ положеніемъ теоріи Родбертуса слѣдуетъ считать положеніе, что въ земледѣліи отсутствуетъ та часть капитала, которая въ обрабатывающей промышленности выражаетъ цѣнность матеріала, ибо въ земледѣліи матеріаломъ производства служитъ сама почва, которая „всѣми теоріями признается не имѣющей цѣнности.“ Русскій критикъ Родбертуса, Зиберъ, весьма энергично возстаетъ противъ этого положенія, говоря, что „подъ видомъ своего „дарового“ сырого продукта, приеущаго будто бы одному только земледѣлію, Родбертусъ, въ болѣе темной формѣ, вводитъ въ окно ту самую фیزیократическую теорію земледѣльческаго „produit net“, которую Рикардо благополучно выпроводилъ въ двери.“ „Совершенно на подобіе индустріи“, —продолжаетъ Зиберъ, —земледѣліе нуждается въ продуктѣ предварительнаго труда и никакою особою даровою силою не располагаетъ.“ И далѣе: „допуская возможность существованія въ земледѣліи дарового матеріала, который, однако, покупается мануфактуристомъ, Родбертусъ погрѣшаетъ противъ закона мѣновой цѣнности, признаваемого въ другомъ мѣстѣ

имъ самимъ“¹⁾. Конечно, Родбертусъ не правъ, говоря, что въ земледѣліи вообще не существуетъ матеріала, но не правъ и Зиберъ. Замѣтимъ, прежде всего, что Родбертусъ вездѣ тщательно избѣгаетъ выраженія „даровой сырой продуктъ“ и выраженіе это всецѣло принадлежитъ Зиберу, а не Родбертусу. Кромѣ того, онъ вовсе не оспариваетъ, что земледѣліе нуждается „въ продуктѣ предварительнаго труда“, что доказывается уже тѣмъ, что въ понятіе „Arbeitsprodukt“ земледѣлія, какъ и фабричнаго производства, одинаково вводится доля цѣнности „за прежде исполненную работу.“ Эта статья, однако, означаетъ не цѣнность матеріала, а только изнашивание основного капитала. Зиберъ не пытается доказать, что въ земледѣліи существуетъ цѣнный матеріалъ, а между тѣмъ, чтобы отвергнуть теорію Родбертуса, нужно было-бы не только доказать, что этотъ матеріалъ вообще существуетъ, но еще и то, что этотъ матеріалъ на столько же цѣненъ, какъ и тотъ, который, — при условіяхъ равной ренты вообще (въ смыслѣ Родбертуса), употребить фабрикантъ. Доказать это, однако, едва-ли возможно.

Дѣйствительно, Родбертусъ, безъ сомнѣнія, правъ, что въ земледѣліи не существуетъ матеріала въ томъ смыслѣ, въ какомъ онъ является въ обрабатывающей промышленности. Во всѣхъ отрасляхъ этой послѣдней всегда существуетъ по крайней мѣрѣ одинъ видъ матеріала, такъ называемый основной матеріалъ, потребление котораго возрастаетъ прямо пропорціонально увеличенію количества произведеннаго продукта. Такимъ матеріаломъ въ суконномъ производствѣ будетъ шерсть, въ шелко-ткацкомъ — шелкъ, въ машинномъ — желѣзо или сталь и т. д. Никакого подобнаго матеріала не существуетъ въ земледѣліи или вообще въ производствѣ сырья. Посѣвныя сѣмена, хотя они несомнѣнно составляютъ матеріалъ земледѣльческаго производства, нельзя, однако, считать матеріаломъ, соотвѣствующимъ основному матеріалу фабрика, потому что уро-

¹⁾ Lexis (Zur Kritik der Rodberthus'schen Theorien; Jahrb. f. Nat. Oek. u. Stat. N. F. B. IX, p. 469), признаетъ, обратно, что теорія ренты Родбертуса можетъ быть дѣйствительною только при условіи обмѣна продуктовъ по трудовой цѣнности. Но и онъ вполне сходится съ Зиберомъ въ томъ, что земледѣліе также имѣетъ матеріалы (посѣвныя сѣмена, кормъ скота) и прибавляетъ, что безразлично, добытъ-ли матеріалъ въ собственномъ хозяйствѣ или полученъ извнѣ.

жай вовсе не пропорціоналенъ количеству высѣянныхъ сѣмянъ; извѣстная густота посѣва, правда, необходима, но, во 1-хъ, этой густоты и нельзя переходить, во 2-хъ, улучшения въ техникѣ (примѣненіе напр. рядовыхъ сѣялокъ) позволяетъ при разсѣвѣ меньшаго количества сѣмянъ получать большіе урожаи; въ третьихъ, и это главное, количество сѣмянъ зависитъ отъ климата, почвы и назначенія продукта. Точно также не можетъ считаться токовымъ матеріаломъ удобреніе, ибо, съ одной стороны, количество примѣняемаго подъ растенія удобренія также не должно переходить за извѣстный предѣлъ, иначе дѣйствіе его становится всегда отрицательнымъ, — т. е. оно понижаетъ урожай; съ другой стороны даже и до тѣхъ поръ, пока удобреніе повышаетъ урожай пропорціонально увеличенію его, оно не можетъ быть поставлено наравнѣ съ основнымъ матеріаломъ фабриката. Удобреніе навозное, играющее и до сихъ поръ наибольшую роль, частью представляетъ матеріаль, не имѣющій стоимости производства ¹⁾ и удаляемый изъ жилыхъ мѣстъ въ видахъ сохраненія здоровья жителей; а потому, хотя примѣненіе его для удобренія не дается „даромъ“, а требуетъ работы, то это все же будетъ только работа, а не матеріаль. Самый-же матеріаль, навозъ, есть смѣсь веществъ, происшедшихъ съ одной стороны изъ самой почвы (минеральныя вещества), съ другой — произведенныхъ дѣйствіемъ солнечныхъ лучей въ растеніи изъ составныхъ частей атмосферы и почвы (органическія вещества), т. е., въ сущности, опять произведенія самой земли. Правда, въ другой отрасли сельскаго хозяйства, — животноводствѣ, — количество продукта — мяса, молока и пр., — въ большей мѣрѣ пропорціонально количеству потребленнаго матеріала, чѣмъ въ растеніеводствѣ; но и здѣсь матеріаль большею частью не покупной, а произведенный въ хозяйствѣ и хотя увеличеніе количества его дается хозяйству „не даромъ“, но требуетъ опять на первомъ мѣстѣ труда, а не затраты какого либо извнѣ полученнаго матеріала. Мы здѣсь особенно указываемъ на то, что всѣ эти продукты не достаются хозяйству даромъ, а, наоборотъ, требуютъ за-

¹⁾ Стоимость производства навоза на столько трудно опредѣлима, что объ оцѣнкѣ его въ сельскохозяйственномъ счетоводствѣ и до сихъ поръ спорятъ. (См. мою статью: „Къ вопросу объ оцѣнкѣ нерыночныхъ продуктовъ“. Извѣст. Петр. Акад. т. VIII.

траты труда, —но не затраты матеріала. Если же они не даровые, какъ утверждаетъ Зиберъ, а *стоятъ труда, хотя и не стоятъ матеріала*, то, очевидно, Зиберъ не правъ, обвиняя Родбертуса, что онъ нарушаетъ законъ мѣновой цѣнности, утверждая, что его „даровой сырой продуктъ“ покупается мануфактуристами. Точно также не правъ и Лексисъ, говоря, что безразлично, будетъ ли матеріалъ приобрѣтенъ извнѣ или произведенъ въ хозяйствѣ; въ послѣднемъ случаѣ, по его мнѣнію, цѣнность матеріала также должна быть поставлена въ счетъ капиталовъ, и, какъ капиталъ, потребуетъ равной съ прочимъ капиталомъ доли прибыли. Это, однако, совершенно ложно. Въ 1-хъ, если здѣсь что нужно поставить въ счетъ за матеріалы, произведенные въ хозяйствѣ, то только сумму авансированнаго на ихъ производство капитала, а не цѣнность ихъ; послѣдняя же отличается отъ перваго на величину произведенной прибавочной цѣнности, слѣдовательно, — всегда больше. Потому то, во 2-хъ, не безразлично, будетъ ли матеріалъ покупной, или произведенный въ хозяйствѣ: за первый хозяинъ заплатилъ именно полную цѣнность его (т. е. сумму авансированнаго на производство его капитала + прибавочную цѣнность) и, слѣдовательно, прибыль на затраченный на производство этого матеріала капиталъ должна быть вычтена изъ суммы цѣнности, произведенной въ хозяйствѣ живымъ трудомъ, — а это уменьшеніе остатка будетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, уменьшеніемъ прибавочной цѣнности; на приобрѣтеніе же второго рода продуктовъ хозяинъ израсходовалъ только авансированный капиталъ, тогда какъ прибыль, причитающаяся на этотъ капиталъ заключается въ прибавочной цѣнности, произведенной тѣмъ именно трудомъ, который былъ затраченъ (въ самомъ хозяйствѣ) на изготовленіе даннаго матеріала, а не тѣмъ трудомъ, который былъ приложенъ при переработкѣ или потребленіи этого матеріала.

Неосновательно, наконецъ, утвержденіе Лексиса, что цѣнность матеріала должна быть поставлена въ счетъ капиталовъ, потому будто бы, что матеріалы эти могли-бы быть проданы и вырученный капиталъ употребленъ иначе. За исключеніемъ посѣвныхъ сѣмянъ и зернового корма, матеріалы, употребляемые въ земледѣліи, — обьемистый кормъ для скота (сѣно, солома и проч.) и навозъ, совсѣмъ не могутъ быть проданы, ибо на нихъ на рынкахъ нѣтъ покупате-

лей, по крайней мѣрѣ, на то количество ихъ, въ какомъ они употребляются въ хозяйствѣ и потому эти матеріалы и носятъ въ сельскохозяйственномъ счетоводствѣ характерное названіе „нерыночныхъ продуктовъ“. Словомъ, нѣтъ никакого основанія приравнивать употребляемые въ сельскомъ хозяйствѣ матеріалы основному матеріалу фабриката.

§ 2. Такимъ образомъ, мы должны признать, что Родбертусъ правъ, что земледѣліе не имѣетъ матеріала. Поэтому, еслимы примемъ съ Родбертусомъ, что равное количество труда въ обѣихъ отрасляхъ ¹⁾ даетъ и равное количество прибавочной цѣнности (ренды вообще), то придемъ къ выводу, что, — вычтя изъ доставшейся на долю землевладѣльцевъ прибавочной цѣнности прибыль на принадлежащіе имъ капиталы по уровню прибыли въ фабричныхъ предпріятіяхъ, — получимъ еще остатокъ, который и будетъ рентой. Пояснимъ это примѣромъ. Возьмемъ два товара одинаковой цѣнности, изъ коихъ одинъ фабричный, а другой — сырье. Пусть цѣнность каждого выражается однимъ миллиономъ дней труда или рублей. По предположенію, цѣнность фабричнаго матеріала должна быть болѣе цѣнности земледѣльческаго матеріала, а вмѣстѣ съ тѣмъ, слѣдовательно, при прочих равныхъ условіяхъ, и вся *перенесенная съ постоянного капитала часть цѣнности фабричнаго продукта больше соотвѣтствующей части земледѣльческаго продукта*. Пусть эта величина будетъ въ фабричномъ продуктѣ 600 тыс., а въ сырьѣ только 400 тыс. Полагая затѣмъ, что доля прибавочной цѣнности составляетъ въ обоихъ случаяхъ 100%, мы найдемъ, что въ фабричномъ продуктѣ переменный капиталъ составлялъ 200 тыс. и прибавочная цѣнность также 200 тыс., т. е. уровень прибыли — (отношеніе прибавочной цѣнности къ авансированному капиталу) будетъ 25%. Въ цѣности-же сырья переменный капиталъ будетъ 300 тыс. и прибавочная цѣнность также 300 тыс. Очевидно, если уровень прибыли 25%, то на авансированный въ производствѣ сырья капиталъ въ 700 т. — сумма прибыли должна быть 175 т. и, слѣдовательно, получается остатокъ прибавочной цѣнности въ

¹⁾ Понимая такъ выраженіе Родбертуса „gleicher Produktwerth“, хотя это и не будетъ, какъ видно изъ сказаннаго выше, точно соотвѣтствовать этому выраженію.

125 тыс.—и этот то остатокъ и составитъ ренту. Этотъ примѣръ, конечно, не вполне соответствуетъ изложенію Родбертуса, ибо онъ ясно говоритъ: одинаковая цѣнность продукта (въ его смыслѣ) обуславливаетъ, по крайней мѣрѣ при одинаковой рабочей платѣ,—одинаковое приблизительно потребление живой работы. Но мы предпочли исходить изъ цѣнности продукта въ обыкновенномъ смыслѣ этого слова (заключающей, слѣдовательно, сумму авансированнаго капитала и прибавочной цѣнности), такъ какъ въ этомъ случаѣ, по нашему мнѣнію, яснѣе видно, откуда происходитъ избытокъ прибавочной цѣнности, получаемый въ земледѣліи, сравнительно съ обрабатывающею промышленностью. Но этотъ примѣръ не противорѣчитъ, однако, теоріи Родбертуса, ибо, очевидно, что при одинаковой цѣнности, произведенной живымъ трудомъ (не считая, однако, въ противоположность Родбертусу—труда, заключающагося въ изнашиваніи основного капитала) и одинаковой нормѣ прибавочной цѣнности въ обѣихъ отрасляхъ—сырье будетъ дешевле, такъ какъ заключаетъ меньшую сумму постоянного капитала (цѣны матеріала) и на меньшую сумму авансированнаго въ его производствѣ капитала необходимо будетъ отчислить менѣе прибыли, чѣмъ на авансированный капиталъ фабричнаго предпріятія. Слѣдовательно, и здѣсь должна остаться нѣкоторая сумма прибавочной цѣнности, сверхъ прибыли и эта именно часть и составитъ земельную ренту. Замѣтимъ здѣсь, кстати, что Родбертусъ неоднократно выражается такъ, какъ-бы сравниваетъ производительность труда въ фабричномъ и земледѣльческомъ производствахъ ¹⁾. Но, очевидно, само по себѣ такое сравненіе невыполнимо и употребляемое здѣсь Родбертусомъ выраженіе можетъ имѣть только тотъ смыслъ, что въ продуктѣ труда одного рода заключается больше цѣнности, приданной живымъ трудомъ, чѣмъ въ разноцѣнномъ продуктѣ другого вида труда. И дѣйствительно, если мы говоримъ, что производительность труда ручного ткача менѣе производительности труда фабричнаго работника, пользующагося для тканья помощью машинъ, то это значить,

1) Напр. р. 107 „Zur Beleuchtung etc.“ Я принимаю ..., что рента дѣлится (между владѣльцами сырья и фабриката) пропорціонально производительности земледѣльской и фабричной работы.

что ручная работа производитъ, при томъ же расходѣ рабочей энергiи, меньшее количество потребительныхъ цѣнностей, чѣмъ работа машинная. Но тотъ и другой работникъ (принимая одинаковую интенсивность и длину рабочаго времени) израсходуетъ въ годъ одинаковое количество рабочей энергiи, хотя ручной ткачъ приготовить при этомъ, можетъ быть, только 300 арш. сукна, а фабричный 3,000 арш. Это значить: цѣнность, произведенная ручнымъ ткачемъ, распредѣлилась на меньшее въ 10 разъ количество продукта, чѣмъ цѣнность, произведенная ткачемъ, работавшимъ помощью машинъ. Если, при этомъ, аршинъ того и другого сукна имѣютъ одинаковую цѣнность, то въ цѣнности сукна ручной работы живой трудъ составитъ въ 10 разъ большую долю, чѣмъ въ цѣнности сукна фабричнаго производства. И обратно, въ последнемъ несравненно большую долю цѣнности будетъ составлять цѣна матеріала или вообще постоянный капиталъ. Очевидно, Родбертусъ, — замѣтивъ, что въ продуктѣ данной цѣнности (цѣны) доля цѣнности, приданная живымъ трудомъ, будетъ меньше, если этотъ продуктъ будетъ фабрикатомъ, и на оборотъ, больше, если это будетъ земледѣльческій продуктъ, — заключилъ, что земледѣльческій трудъ менѣе производителенъ. На самомъ дѣлѣ, однако, какъ наглядно показываетъ нашъ примѣръ, въ данномъ случаѣ не нужно говорить о сравнительной производительности труда въ фабричномъ и земледѣльческомъ производствѣ, ибо указанное относительное преобладаніе доли цѣнности, произведенной живымъ трудомъ, можетъ быть просто слѣдствіемъ отсутствія цѣннаго матеріала въ земледѣльческомъ производствѣ.

§ 3. Мы укажемъ далѣе, какое значеніе можетъ имѣть большая или меньшая производительность земледѣльческаго труда по отношенію къ образованію или величинѣ ренты; здѣсь же возвратимся еще разъ къ вопросу о соотношеніи постоянного и переменнаго капитала въ цѣнности продуктовъ земледѣльческой и фабричной промышленности.

Признавъ, вмѣстѣ съ Родбертусомъ, что въ земледѣліи не существуетъ матеріала, по крайней мѣрѣ такого, который бы соотвѣтствовалъ основному матеріалу фабричнаго производства, мы, — какъ видно изъ приведеннаго примѣра, — заключили отсюда, что

въ цѣнность фабричнаго продукта постоянный капиталъ входитъ большимъ процентомъ, чѣмъ въ цѣнность земледѣльческаго продукта, въ которой, наоборотъ, большую роль играетъ цѣнность перемѣннаго капитала и прибавочная цѣнность.

Выводъ этотъ, однако, можетъ быть оспариваемъ. Дѣйствительно, въ сумму постоянной части авансированнаго капитала входитъ, — кромѣ цѣнности матеріала, — еще цѣнность, перенесенная съ орудій и машинъ или вообще съ основнаго капитала. Родбертусъ, исходя изъ ложнаго представленія о „цѣнности продукта“ (въ его смыслѣ), — и именно, придавъ перенесенной съ основнаго капитала доль цѣнности то-же значеніе, какъ живому труду, — не обратилъ на это обстоятельство вниманія. Конечно, часть цѣнности, перенесенная съ орудій и машинъ не можетъ играть такой роли, какъ цѣнность матеріаловъ, но все-же для выясненія возможности существованія ренты, нужно выяснить и возможные колебанія этой величины. Съ перваго взгляда кажется, что если, — какъ принимаетъ Родбертусъ, — производительность фабричнаго труда значительно выше производительности земледѣльческаго, то это значить, что первый пользуется пособіемъ лучшихъ орудій и машинъ, а такія машины естественно должны быть и болѣе цѣнны, а потому передадутъ или могутъ передать продукту большую цѣнность въ видѣ изнашиванія. Однако, въ дѣйствительности, дѣло не совсѣмъ такъ, ибо орудія и машины земледѣльца носятъ иной характеръ, чѣмъ орудія и машины фабриканта, а потому и изнашиваются иначе; процентъ изнашиванія здѣсь, говоря вообще, значительно больше, чѣмъ въ фабричныхъ предпріятіяхъ, особенно при современномъ развитіи техники. Это зависитъ оттого, что сельское хозяйство еще гораздо болѣе сохранило ремесленный характеръ, пользуется болѣе примитивными, а потому менѣе прочными орудіями; кромѣ того, самыя машины, употребляемыя земледѣльцемъ, по конструкціи гораздо сложнѣе, такъ какъ онѣ нерѣдко должны не только приводить въ движеніе работающій механизмъ, но и сами обладать подвижностью, чтобы схватывать перерабатываемый матеріалъ (жнеи, косилки, сѣялки и пр.). Наконецъ, въ числѣ орудій и машинъ, служащихъ земледѣльцу, больше, чѣмъ гдѣ либо, — встрѣчается живыхъ орудій, животныхъ, которыя, играя роль движущей силы или

машины, перерабатывающей кормъ въ животные продукты, — представляютъ такую сложность и подвергаются такимъ опасностямъ, которыхъ не знаетъ фабрикантъ по отношенію къ своимъ машинамъ. Благодаря этимъ особенностямъ, инвентарь (орудія, машины и скотъ) сельского хозяина, при меньшей цѣнности своей сравнительно съ капиталомъ фабриканта въ орудіяхъ и машинахъ, можетъ, въ концѣ концовъ, перенести на продуктъ, по крайней мѣрѣ не меньшую цѣнность, чѣмъ та, какую орудія и машины фабриканта передадутъ произведенному при помощи ихъ равноцѣнному продукту. При этомъ, прогрессъ техники вызываетъ увеличеніе цѣнности инвентаря въ земледѣліи точно такъ, какъ увеличеніе цѣнности машинъ въ фабричной промышленности. И здѣсь, однако, результатъ улучшеній въ земледѣліи не совсѣмъ сходенъ съ получаемымъ въ фабричномъ производствѣ; въ фабричныхъ предпріятіяхъ болѣе цѣнныя машины обыкновенно суть и болѣе прочныя, т. е. передающія продукту меньшій процентъ своей цѣнности. Въ земледѣліи же не рѣдко, — по крайней мѣрѣ до сихъ поръ, — болѣе цѣнный инвентарь отнюдь не является болѣе прочнымъ. Это особенно имѣетъ мѣсто по отношенію къ живому инвентарю (скоту), гдѣ болѣшая цѣнность соединяется нерѣдко съ меньшей прочностью; напр. улучшенный молочный скотъ болѣе подверженъ болѣзнямъ, чѣмъ неулучшенный, первобытный, малоцѣнный скотъ и, слѣдовательно, улучшение скота ведетъ не къ уменьшенію, а къ увеличенію погашенія (и особенно еще къ увеличенію страховой преміи).

Изъ всего сказаннаго слѣдуетъ, что увеличеніе цѣнности инвентаря земледѣльца можетъ повести къ тому, что переданная имъ продукту цѣнность окажется даже больше, чѣмъ цѣнность, переносимая на продуктъ машинами фабриканта, не смотря на то, что послѣднія будутъ значительно дороже; по крайней мѣрѣ такой случай нельзя считать немыслимымъ. Тѣмъ не менѣе, намъ кажется правильнымъ признать, что при настоящемъ состояніи техники земледѣлія и фабричной промышленности, значеніе переносимыхъ съ инвентаря (и построекъ) долей цѣнности земледѣльческаго продукта не можетъ быть на столько велико, чтобъ компенсировать цѣнность матеріала фабрика. Поэтому, въ концѣ концовъ, сумма постоянного капи-

тала въ цѣнности земледѣльческаго продукта будетъ все-же менѣе, чѣмъ въ цѣнности фабричнаго.

§ 4. Указаннаго соотношенія между постоянной и переменнѣй частью авансированнаго капитала, или, точнѣе, между цѣнностью, переданной и вновь созданной, недостаточно еще, *чтобы рента могла существовать*; необходимо еще, чтобы между переменнымъ капиталомъ и прибавочной цѣнностью существовало извѣстное отношеніе, т. е. *должна существовать извѣстная норма прибавочной цѣнности*. Что Родбертусъ предполагалъ равную норму прибавочной цѣнности въ обѣихъ отрасляхъ производства, видно изъ того, что онъ признаетъ, что равноцѣнные (въ его смыслѣ) продукты должны заключать и равныя количества „ренты вообще“, т. е. прибавочной цѣнности, игнорируя даже, что нарушеніе отношенія можетъ зависѣть здѣсь отъ изнашиванія. Какъ только что выяснено, нужно признать, что и другія обстоятельства могутъ помѣшать такому уравниенію ренты вообще и въ числѣ ихъ, прежде всего, интенсивность труда. Трудъ современнаго земледѣльца, какъ имѣющій еще до сихъ поръ ремесленный характеръ, несомнѣнно менѣе интенсивенъ, чѣмъ трудъ фабричнаго работника и, слѣдовательно, норма прибавочной цѣнности здѣсь (при одинаковой длинѣ рабочаго дня и одинаковой рабочей платѣ) должна быть значительно ниже. Слѣдовательно, въ противоположность Родбертусу, мы должны принять, что „одинаковая цѣнность продукта“ (въ смыслѣ Родбертуса) производителей сырья и фабрикатовъ еще не указываетъ, что на долю производителей той и другой отрасли необходимо падаетъ одинаковое количество „ренты вообще.“ Выражаясь точнѣе: одинаковая затрата на переменный капиталъ можетъ давать въ этихъ отрасляхъ различныя суммы прибавочной цѣнности; въ фабричномъ производствѣ эта сумма, вѣроятно, будетъ больше чѣмъ въ производствѣ сырья, особенно въ земледѣліи, и именно вслѣдствіе болѣе высокой интенсивности труда фабричныхъ работниковъ. Чтобы показать, на сколько это обстоятельство можетъ вліять на возможность полученія ренты въ земледѣліи, измѣнимъ нѣсколько вышеприведенный примѣръ. Допустимъ, именно, что въ фабричномъ предпріятіи норма прибавочной цѣнности будетъ не 100%, а 150%. Тогда (при 600 тысяч. въ постоянномъ капиталѣ) переменный ка-

питаль будетъ 160 тыс., а прибавочная цѣнность 240 тыс., уровень-же прибыли $\frac{240000}{760000} = 31\frac{11}{19}\%$. Земледѣльческій продуктъ той же цѣнности будетъ заключать 400 тыс. постоянного капитала и 300 тыс. переменнаго и 300 тыс. прибавочной цѣнности. Изъ послѣдней—прибыль ($31\frac{11}{19}\%$ отъ 700 тыс.) поглотитъ около 221,053 руб. и на долю ренты останется только 78947 руб., т. е. вмѣсто $12,5\%$, которые она составляла въ общей цѣнности продукта по первому вычисленію, она составитъ теперь менѣе 8% . Но это неблагопріятное для ренты слѣдствіе болѣе интенсивности фабричной работы, какъ оно обнаруживается здѣсь, въ дѣйствительности смягчается тѣмъ, что стоимость основного матеріала фабричной отрасли повышается пропорціонально увеличенію интенсивности, а, вмѣстѣ съ тѣмъ, доля постоянного капитала въ цѣнности продукта повышается почти въ томъ-же отношеніи. Слѣдовательно, принявъ, что интенсивность труда въ фабричномъ производствѣ возрасла въ $1\frac{1}{2}$ раза, мы должны были предположить, что въ той же мѣрѣ возрасла цѣнность потребленнаго, по крайней мѣрѣ, основного матеріала. Допустивъ, что, въ силу увеличенія цѣнности матеріала, — общая сумма постоянного капитала возрасла до 800 т. нашли бы, что при переменномъ капиталѣ въ 160 тыс., и прибавочной цѣнности въ 240 тыс. уровень прибыли будетъ $\frac{240}{960}$ или 25% , т. е. остался бы на той же высотѣ, на какой онъ былъ и въ первомъ примѣрѣ, и, слѣдовательно, рента не могла бы измѣниться. Здѣсь, однако, такой результатъ получился вслѣдствіе того, что мы измѣнили отношеніе постоянного капитала къ переменному (въ первомъ примѣрѣ было $600:200 = 3:1$, а въ послѣднемъ $800:160 = 5:1$). Въ дѣйствительности обыкновенно такое измѣненіе составныхъ частей капитала и наблюдается; но, такъ какъ этимъ путемъ вводится вліяніе иного фактора — производительности, — то измѣнимъ примѣръ еще разъ, сохранивъ отношеніе постоянного и переменнаго капиталовъ. Пусть при повышеніи интенсивности постоянный капиталъ возвысится до 750 тыс., а переменный будетъ 250 тыс. (соотвѣтственно отношенію $3:1$); тогда при нормѣ прибавочной цѣнности въ 150% , прибавочная цѣнность 375 тыс., а уровень прибыли $37,5\%$. Если для земледѣльческаго продукта той же цѣнности (1375 тыс.) принять отношеніе постоянного капитала

къ переменному, какъ въ первомъ примѣрѣ (4 : 3), то окажется, что авансированный капиталъ будетъ 962,5 тысячи (постоянный — 550 тыс., переменный 412,5 тыс.), а рента только 51562,5 (такъ какъ изъ суммы прибавочной цѣнности (412,5 т.) на прибыль съ 962,5 тыс. по 37,5% слѣдуетъ отчислить 360937,5 руб.), т. е. вмѣсто 12,5% общей цѣнности продукта, она составитъ менѣе 4%. Хотя, — какъ мы замѣтили, — повышеніе уровня прибыли вслѣдствіе увеличенія интенсивности труда въ дѣйствительности, благодаря одновременному уменьшенію переменнаго капитала, — не было такъ рѣзко, какъ въ послѣднемъ нашемъ вычисленіи, но все-же приведенные примѣры показываютъ, что при нѣкоторыхъ, по крайней мѣрѣ, обстоятельствахъ — повышеніе интенсивности фабричнаго труда можетъ вызывать повышеніе уровня прибыли, а вмѣстѣ съ тѣмъ и пониженіе ренты. Повышеніе интенсивности труда, какъ извѣстно, достигается фабрикантомъ двумя путями: или „увеличеніемъ числа ударовъ поршня“ по выраженію Маркса, т. е. увеличеніемъ быстроты хода машинъ, или введеніемъ поштучной платы. Первый способъ мало доступенъ сельскому хозяину, потому что онъ еще очень мало примѣняетъ мертвыхъ двигателей. Второй способъ болѣе доступенъ, но и его сельскій хозяинъ можетъ примѣнять гораздо рѣже, чѣмъ фабрикантъ, ибо въ земледѣліи качество работы зависитъ отъ работника, а не регулируется машиной, какъ на фабрикѣ; работникъ же, при поштучной платѣ, заинтересованъ въ увеличеніи количества исполненной работы и достигаетъ этого часто въ ущербъ качеству; а такъ какъ качество земледѣльской работы не всегда можетъ быть контролировано въ моментъ окончанія ея, а сказывается только впоследствии уменьшеніемъ урожая (напр. обсеѣвки въ поляхъ), то такого ущерба при поштучной работѣ скорѣе можетъ ожидать земледѣлецъ, чѣмъ фабрикантъ, который легко можетъ контролировать качество работы. Но для насъ здѣсь дѣло не въ интенсивности собственно, а въ повышеніи нормы прибавочной цѣнности, которое можетъ быть достигнуто и иными способами. Одинъ изъ этихъ способовъ состоитъ въ пониженіи рабочей платы. Однако, сельскій хозяинъ и здѣсь поставленъ менѣе благоприятно, чѣмъ фабрикантъ, ибо, во 1-хъ, благодаря особенностямъ производства, ему требуется, во всякомъ случаѣ, обученный

трудъ, замѣнить который въ сколько нибудь значительной степени чернорабочимъ трудомъ ему до сихъ поръ, по крайней мѣрѣ, почти не удавалось. Во 2-хъ, земледѣлецъ часто вынужденъ платить очень значительную рабочую плату лишь-бы спасти плоды своего годовичнаго труда (напр. при уборкѣ), чего никогда не бываетъ съ фабрикантомъ. Наконецъ, въ 3-ихъ, фабрикантъ, занимая своихъ рабочихъ круглый годъ, можетъ пользоваться трудомъ пришлыхъ рабочихъ за нормальную плату; земледѣлецъ же, обращаясь по нуждѣ къ содѣйствию пришлыхъ рабочихъ, вынужденъ платить болѣе высокую плату, такъ какъ можетъ доставить работу только въ теченіи короткаго періода.

При всемъ томъ, нѣкоторое пониженіе рабочей платы можетъ имѣть мѣсто, и именно въ силу увеличенія производительности земледѣльческаго труда; но, при этомъ, послѣдствіемъ увеличенія производительности можетъ быть паденіе ренты, вмѣсто повышенія ея. Дѣйствительно: во 1-ыхъ, увеличеніе производительности земледѣльческаго труда означаетъ пониженіе стоимости рабочей силы, а слѣдовательно понизитъ рабочую плату не только въ земледѣліи, но и въ фабричной промышленности. Последнее же будетъ имѣть результатомъ повышеніе уровня прибыли и, слѣдовательно, пониженіе ренты. Но, кромѣ того, во 2-хъ, уровень прибыли повысится и оттого, что при данныхъ условіяхъ и цѣнность сырья, составляющаго матеріалъ фабрикаціи, понизится. Результатомъ этого двойного повышенія уровня прибыли можетъ быть такое пониженіе ренты, которое перевыситъ все повышеніе ея, вслѣдствіе пониженія рабочей платы. При этомъ, повышеніе нормы прибавочной цѣнности въ фабричномъ производствѣ, явившееся вслѣдствіе паденія рабочей платы, способно скорѣе отозваться неблагоприятно на рентѣ, чѣмъ такое-же повышеніе, источникомъ котораго было увеличеніе интенсивности фабричнаго труда: въ последнемъ случаѣ, какъ мы видѣли, повышеніе уровня прибыли задерживается повышеніемъ цѣнности матеріала, здѣсь же (при пониженіи рабочей платы) количество и цѣнность матеріала при прежнемъ числѣ рабочихъ останутся прежнія и слѣдовательно, все повышеніе прибавочной цѣнности обратится на повышеніе уровня прибыли. Конечно, и въ земледѣліи пониженіе рабочей платы обращается на пользу ренты, но только

по столько, по сколько излишек прибавочной цѣнности не поглощается повышеніемъ уровня прибыли, каковое можетъ произойти одновременно вслѣдствіе пониженія рабочей платы въ обрабатывающей промышленности. Взамѣнъ этого, всякое повышение интенсивности земледѣльческаго труда обращается почти цѣликомъ на пользу ренты, ибо здѣсь избытокъ прибавочной цѣнности не поглощается одновременнымъ пропорціональнымъ возрастаніемъ матеріала, какъ въ фабричной промышленности; повышение-же другихъ частей постоянного капитала, совпадающее съ повышеніемъ интенсивности труда (увеличеніе изнашиванія машинъ), не можетъ имѣть большаго значенія. А такое увеличеніе интенсивности можетъ, конечно, имѣть мѣсто и въ земледѣліи. Несомнѣнно, напр., что молотба помощью паровой машины требуетъ несравненно большаго расхода энергіи въ единицу времени со стороны приставленныхъ къ ней рабочихъ, чѣмъ молотба гарманомъ (каткомъ или гоняніемъ лошадей по разостланному хлѣбу). Но въ земледѣліи примѣненіе машинъ вообще слабѣе, чѣмъ въ обрабатывающей промышленности, да къ тому же и тѣ машины, которыя примѣняетъ, земледѣлецъ менѣе содѣйствуютъ увеличенію интенсивности, чѣмъ тѣ, которыя примѣняетъ фабрикантъ; машины земледѣльца чаще содѣйствуютъ уменьшенію приложенія живого труда и увеличенію его производительности или техническому совершенству приѣмовъ (напр. рядовыя сѣялки). Причина такого слабаго вліянія земледѣльческихъ машинъ на увеличеніе интенсивности труда заключается въ маломъ примѣненіи мертвыхъ двигателей, которые играютъ такую огромную роль въ обрабатывающей (фабричной) промышленности. Остается, наконецъ, еще одно средство для увеличенія нормы прибавочной цѣнности, именно, — увеличеніе длины рабочаго дня. Относительно этого средства современный земледѣлецъ въ большинствѣ европейскихъ странъ поставленъ, повидимому, болѣе благопріятно, чѣмъ фабрикантъ; по крайней мѣрѣ, нигдѣ еще не существуетъ легальнаго запрещенія удлиненія рабочаго дня въ земледѣліи, тогда какъ такое запрещеніе во многихъ случаяхъ уже прилагается къ фабричной промышленности. Однако это преимущество уничтожается въ значительной мѣрѣ естественными условіями земледѣльской работы,

каковы: невозможность работать при искусственном освѣщеніи, раскинутость работъ и т. п.

Сображая все сказанное, мы приходимъ къ выводу, что въ рукахъ фабриканта гораздо болѣе средствъ для повышенія нормы прибавочной цѣнности, чѣмъ у земледѣльца и если бы вліяніе повышенія нормы прибавочной цѣнности на повышение уровня прибыли не смягчалось другими обстоятельствами, то могло бы, можетъ быть, случиться, что, — не смотря на меньшую сумму постоянного капитала въ земледѣльческомъ продуктѣ, — прибавочной цѣнности, заключающейся въ цѣнности этого продукта, было бы едва достаточно, чтобы покрыть прибыль на авансированный капиталъ по уровню прибыли въ фабричныхъ предпріятіяхъ. Но такому значительному поднятію уровня прибыли, а вмѣстѣ и паденію ренты, препятствуютъ еще нѣкоторыя условія самого фабричнаго производства. Такъ, повышение интенсивности часто не вызываетъ повышения уровня прибыли, благодаря тому, что при этомъ повысится цѣнность потребленнаго матеріала, вслѣдствіе увеличенія потребления его, благодаря, съ одной стороны, повышенію интенсивности, съ другой, — тому, что, — параллельно увеличенію интенсивности труда, — въ фабричной промышленности происходитъ и *увеличеніе производительности труда*. При этомъ, *цѣнность потребленнаго матеріала повышается въ той же пропорціи, въ какой увеличивается производительность*, а такъ какъ при этомъ *не происходитъ повышения нормы прибавочной цѣнности*, то *уровень прибыли понижается*, а, слѣдовательно, *повышается*, при прочихъ равныхъ условіяхъ, *рента*. Въ нашемъ примѣрѣ это значило-бы, что цѣнность постоянного капитала съ 600 тыс. возрасла напр. до 800 тыс., тогда какъ сумма переменнаго капитала и прибавочной цѣнности остались бы прежнія (по 200 тыс.) и, слѣдовательно, уровень прибыли съ 25% палъ-бы до $20\% \left(\frac{200 \text{ тыс.}}{1,000 \text{ тыс.}} \right)$, а рента возвысилась со 125 тыс. до 160 тыс. И нѣтъ сомнѣнія, что такое повышение производительности происходило и происходитъ въ области фабричной промышленности и, хотя вліянію его на пониженіе уровня прибыли противодѣйствуетъ почти всегда одновременное повышение интенсивности труда, но за то и обратно —

увеличеніе интенсивности фабричнаго труда не вызываетъ, благодаря одновременному повышенію производительности — повышенія уровня прибыли, а вмѣстѣ съ тѣмъ и паденія ренты.

§ 5. Но и въ самомъ земледѣліи были причины, мѣшавшія пониженію ренты. Такъ, прогрессъ земледѣлія шелъ до сихъ поръ въ совершенно иномъ направленіи, чѣмъ прогрессъ обрабатывающей промышленности. Въ послѣдней, именно, непрерывно увеличивался постоянный (основной и оборотный въ формѣ матеріаловъ) капиталъ; въ земледѣліи же — прогрессъ выражался гораздо болѣе потребленіемъ капитала въ формѣ переменнаго. Въ самомъ дѣлѣ: что обозначаетъ переходъ напр. отъ трехпольнаго хозяйства съ выгонами къ такъ называемой плодоперемѣнной системѣ. При этомъ переходѣ, какъ извѣстно, — взявъ его въ наиболѣе рѣзкой формѣ, — стремились, во 1-ыхъ, совершенно уничтожить выгоны и паръ и, слѣдовательно, вводили стойловое содержаніе скота и лѣтомъ; во 2-хъ, требовалось введеніе корнеплодовъ въ сѣвооборотъ. Но выгоны и паръ требовали, именно, наименьшаго количества затратъ какъ въ трудѣ, такъ и въ капиталѣ. Вводя стойловое содержаніе, нужно было, прежде всего, озаботиться, чтобы былъ зеленый кормъ на лѣто; это достигалось, главнымъ образомъ, посѣвомъ травъ. Сравнительно съ выгономъ и паромъ затрата капитала увеличивалась въ весьма незначительной степени (только на обсеменение полей, такъ какъ работа обработки совершалась для растенія, служащаго покровнымъ); но за то значительно увеличивалась работа; и именно: во 1-ыхъ, на косыбу и подвозку зеленого корма; во 2-ыхъ, на уходъ за скотомъ въ стойлахъ, въ 3-хъ, на вывозку навоза въ поле (прежде его вывозилось около $\frac{1}{2}$ того, что производилось во время выгоннаго содержанія). Еще въ большей степени увеличивалась потребность въ приложеніи живого труда вслѣдствіе введенія въ культуру корнеплодовъ, которые требуютъ огромнаго количества именно ручной работы и весьма значительнаго количества работы скота, — что, въ концѣ концовъ, сводится опять къ увеличенію ручной работы на заготовку корма, уходъ за скотомъ и пр. Родбертусъ вывелъ отсюда, что увеличеніе населенія страны обращается также на пользу ренты, потому что большая масса труда распредѣляется на ту же площадь земли. Дѣло, однако, не въ

сагомъ увеличеніи массы населенія, а въ томъ, что на каждую единицу обрабатываемой площади употребляется больше живого труда, чѣмъ прежде.

Можетъ показаться, что утверждаемое нами увеличеніе приложенія живого труда съ переходомъ къ плодосѣйной системѣ противорѣчитъ общезвѣстному факту уменьшенія процента земледѣльческаго населенія одновременно съ этимъ переходомъ. На самомъ дѣлѣ, однако, эти два явленія могли совершаться параллельно, ибо, въ 1-хъ, уменьшеніе процента земледѣльческаго населенія не доказываетъ еще, что цифра его уменьшилась и абсолютно; напротивъ, при абсолютномъ увеличеніи, оно могло уменьшиться относительно, вслѣдствіе болѣе быстрого возрастанія неземледѣльческаго населенія. Во 2-хъ, количество трудовой энергіи, расходуемой въ земледѣліи, могло увеличиться и при уменьшеніи абсолютной численности земледѣльческаго населенія, вслѣдствіе того, что каждый работникъ сталъ расходовать болѣе энергіи, чѣмъ прежде. И послѣднее, несомнѣнно, произошло отчасти вслѣдствіе того, что увеличилась интенсивность труда, т. е. трата энергіи въ единицу времени: это должно было имѣть мѣсто, напр., при замѣнѣ медленно движущагося вола болѣе быстро идущей лошадыю, что требовало и со стороны рабочаго (пахаря) болѣе быстрой ходьбы. Съ другой стороны болѣшая трата рабочей энергіи каждымъ работникомъ была слѣдствіемъ того, что работы, — благодаря увеличенію разнообразія въ культурахъ, — распредѣлились теперь на болѣе длинный періодъ времени. При трехпольномъ зерновомъ хозяйствѣ, напр., періодъ такъ называемаго междупарья (отъ конца весеннихъ посѣвовъ до подъема пара) былъ временемъ отдыха отъ земледѣльческихъ собственно работъ и населеніе посвящало его какимъ-нибудь ремесленнымъ занятіямъ; съ введеніемъ травосѣянія и культуры корнеплодовъ, на это время выпадаетъ укосъ рано созрѣвающихъ травъ, уходъ за корнеплодами (полотье, окучиваніе) и вспашка подъ раннія озимы (рапсъ) и т. п. Точно также, уборка корнеплодовъ падаетъ на такое время (осень), когда прежде не находилось уже въ хозяйствѣ работъ. Такимъ образомъ и явилась возможность затраты болѣшаго количества трудовой энергіи при одновременномъ уменьшеніи земледѣльческаго населенія. Это-то увеличеніе приложе-

нія живого труда на каждую единицу обрабатываемой поверхности и повело за собою то огромное возвышеніе ренты, которое заставило нѣкоторыхъ представителей школы Рикардо (Милль) пропагандировать даже мысль объ отчужденіи прироста ренты въ пользу государства, въ томъ предположеніи, что этотъ приростъ будетъ продолжаться чуть-ли не бесконечно.

§ 6. Но, если, какъ можно заключить изъ сказаннаго, возрастаніе ренты обусловлено приложеніемъ въ земледѣліи ббльшаго количества живого труда съ одной стороны, и болѣе быстрымъ увеличеніемъ производительности труда въ обрабатывающей промышленности со времени введенія пара — съ другой, то не слѣдуетъ-ли заключить отсюда, — совершенно обратно школѣ Рикардо и до нѣкоторой степени въ разрѣзъ мнѣнію самого Родбертуса, — что рента не только не будетъ повышаться (такое повышеніе признавалъ и Родбертусъ), но что съ увеличеніемъ производительности труда въ земледѣліи рента совсѣмъ уничтожится?

Дѣйствительно, чтобы увеличить производительность своего труда, земледѣлецъ долженъ примѣнять болѣе постоянного капитала, въ видѣ машинъ, орудій, удобренія и проч.; если, при этомъ, норма прибавочной цѣнности въ производствѣ не возрастетъ, то рента, при прочихъ равныхъ условіяхъ, неминуемо понизится, ибо, тотъ избытокъ прибавочной цѣнности, который прежде обращался въ ренту, будетъ постепенно поглощаться прибылью на возрастающій постоянный авансированный капиталъ. Этотъ результатъ здѣсь окажется гораздо скорѣе, чѣмъ напр. пониженіе уровня прибыли въ фабричныхъ предпріятіяхъ, подъ вліяніемъ такого же увеличенія производительности труда. Въ послѣднемъ случаѣ, увеличеніе производительности всегда почти сопровождалось и увеличеніемъ интенсивности труда, тогда какъ въ земледѣліи, — хотя и произошло нѣкоторое повышеніе интенсивности (какъ было указано выше), говоря вообще, и примѣненіе машинъ вело не къ увеличенію суммы прибавочной цѣнности (путемъ увеличенія интенсивности труда), а, скорѣе, наоборотъ — къ уменьшенію ея. Причина этого та, что машины, — рядомъ съ нѣкоторымъ увеличеніемъ, можетъ быть, интенсивности труда, — вели къ огромному уменьшенію числа занятыхъ рабочихъ (уменьшенію переменнаго капитала), а, слѣдо-

вательно, и производимой прибавочной цѣнности. И можно почти сказать, что каждое новое улучшеніе земледѣльческихъ машинъ все болѣе сокращаетъ количество потребнаго живого труда, но вмѣстѣ и уничтожаетъ возможность полученія прибавочной цѣнности. Слѣдующій примѣръ можетъ наглядно пояснить это. Жатвенная машина при пароконной запряжкѣ и одномъ человѣкѣ можетъ выжать въ день не менѣе 4 десятины, требуя за собою не болѣе 6 вязальщицъ на десятину, а для того, чтобы выжать это пространство руками нужно, по крайней мѣрѣ, 40 жницъ при такомъ же почти числѣ вязальщицъ. Значитъ, затрата на переменный капиталъ по меньшей мѣрѣ въ $2\frac{1}{2}$ раза болѣе при ручной работѣ, чѣмъ при машинной. При работѣ жнеями снопо-вязалками потребуется еще менѣе затратить на переменный капиталъ, чѣмъ при работѣ простыми жнеями, не вяжущими хлѣба, какъ показываетъ слѣдующій расчетъ, составленный нами по даннымъ, добытымъ въ хозяйственной практикѣ ¹⁾.

При работѣ жней вязалокъ:		При работѣ простыхъ жней:	
На уборку десятины.			
Погашеніе	1 р. 78 к.	Погашеніе . .	69 к.
Ремонтъ .	„ 18 к.	Ремонтъ . . .	18 к.
Смазка . .	3 ¹ / ₈ к.	Смазка. . . .	3 ¹ / ₈ к.
Шпагать .	2 р. 57 к.	Работа скота .	58 к.
Работа скота	67 ¹ / ₂ к.	Всего въ посто-	
Всего посто-		янномъ капиталѣ	1 р. 48 ¹ / ₈ к.
яннаго капитала	5 р. 23 ⁵ / ₈ к.		
Машинисту . .	1 р. 47 к.	Машинисту . .	1 р. 47 к.
Косцу, обжа-		Косцу, обжа-	
шив. углы	16 ² / ₃ к.	шив. углы	16 ² / ₃ к.
2 складчикамъ		2 складчикамъ	2 р. —
въ копны	2 р. —	Вязка сноповъ	5 р. 46 к.
Кухарка и ра-		Рабочіе при	
бочіе при скотѣ .	— 60 к.	скотѣ, кухарка .	— 53 ¹ / ₄ к.
Всего расходъ		Всего расхода	
перем. капитала .	4 р. 23 ² / ₃ к.	перем. капитала .	9 р. 63 к.

¹⁾ Земледѣльская Газета 1834 г. N 4-ый. „О работѣ жней вязалокъ Мак-Кормика“. В. В. Фенинъ.

Слѣдовательно, при жнеяхъ-сноповязалкахъ постоянный капиталъ составляетъ 55,11⁰/₀ всего расхода, тогда какъ при простыхъ жнеяхъ только 13,32⁰/₀; и обратно: переменный капиталъ въ первомъ случаѣ составлялъ только 44,89⁰/₀ общей суммы расхода, а въ послѣднемъ 86,68⁰/₀.

Все сказанное достаточно ясно показываетъ, что весь ходъ земледѣльческаго прогресса въ настоящее время и вѣроятный ходъ улучшеній въ земледѣльской Technikѣ въ ближайшемъ будущемъ — таковы, что какъ опасенія Рикардо и его школы, будто рента можетъ возвыситься до такой степени, что поглотитъ прибыль, такъ и надежда Родбертуса, что рента будетъ возрастать — едва ли основательны, по крайней мѣрѣ по отношенію къ западно-европейскому земледѣлію въ ближайшій, довольно продолжительный періодъ. Дѣйствительно, возвышеніе ренты въ Европѣ, продолжавшееся почти безъ перерывовъ въ теченіи цѣлаго столѣтія, обязано своимъ происхожденіемъ тому обстоятельству, что прогрессъ земледѣлія во весь указанный періодъ выражался почти исключительно увеличеніемъ потребления живой рабочей силы, рядомъ съ ничтожнымъ увеличеніемъ потребления разныхъ матеріаловъ (удобренія) и почти безъ увеличенія производительности земледѣльческаго труда, тогда какъ одновременно огромное увеличеніе производительности фабричнаго труда — если и не вело къ пониженію уровня прибыли, то все же препятствовало ему повышаться подъ вліяніемъ другихъ благоприятствующихъ этому факторовъ. Въ послѣднее же время, съ переходомъ къ болѣе интенсивному примѣненію искусственныхъ туковъ, рядомъ съ увеличеніемъ потребления покупного корма для скота и улучшеніемъ самаго скота и усиленнымъ примѣненіемъ машинъ всякаго рода, — значеніе живого труда въ земледѣліи измѣнилось и цѣнность его стала играть меньшую роль въ цѣнности земледѣльческаго продукта; трудъ земледѣльца сдѣлался болѣе производительнымъ, но интенсивность его почти не возрасла, а потому остатокъ прибавочной цѣнности, за отчисленіемъ прибыли на увеличившійся авансированный капиталъ (т. е. тотъ остатокъ, который и составляетъ ренту), по необходимости уменьшился, т. е. *рента понизилась*, по крайней мѣрѣ, *по отношенію къ цѣнности про-*

изведеннаго продукта. Это понижательное движеніе ренты не можетъ быть приостановлено сколько-нибудь значительно паденіемъ рабочей платы, которое должно произойти подъ вліяніемъ удешевленія продуктовъ, какъ земледѣльческаго, такъ и фабричнаго производства, ибо тѣ же причины вызовутъ повышеніе уровня прибыли, которое будетъ противодѣйствовать повышенію ренты. Возможно, конечно, что увеличеніе производительности фабричнаго труда пойдетъ на столько быстро, что не только не произойдетъ повышенія уровня прибыли, но, можетъ быть, даже паденіе его; это возможно именно вслѣдствіе того, что рядомъ съ непрерывнымъ возрастаніемъ производительности фабричнаго труда, а, слѣдовательно, и цѣнности (и массы) потребляемаго матеріала, идетъ уменьшеніе числа примѣняемыхъ рабочихъ. Благодаря этому уменьшенію занятыхъ рабочихъ сумма прибавочной цѣнности можетъ уменьшиться, такъ какъ увеличивать ее помощью повышенія нормы прибавочной цѣнности можетъ оказаться невозможнымъ, — съ одной стороны вслѣдствіе ограниченія длины рабочаго дня, съ другой вслѣдствіе невозможности дальнѣйшаго увеличенія интенсивности, такъ какъ для послѣдняго полагается предѣлъ природой человѣка. Однако, гораздо болѣе вѣроятно, что въ послѣднее время увеличеніе нормы прибавочной цѣнности подъ вліяніемъ пониженія цѣны матеріаловъ и паденія рабочей платы шло быстрѣе увеличенія производительности въ фабричномъ производствѣ и происшедшее вслѣдствіе того повышеніе уровня прибыли содѣйствовало отчасти пониженію ренты.

Словомъ, существуетъ весьма много причинъ, долженствующихъ повести или уже приведшихъ отчасти къ паденію ренты, по крайней мѣрѣ какъ доли цѣнности продукта. Но, тѣмъ не менѣе, это пониженіе никогда не можетъ быть такъ значительно, чтобы рента совершенно уничтожилась.

§ 7. Причина невозможности уничтоженія ренты заключается въ слѣдующемъ. Согласно вышеизложенной теоріи, уничтоженіе ренты обозначаетъ, что процентъ прибавочной цѣнности въ цѣнности земледѣльческаго продукта — сдѣлался равнымъ проценту прибавочной цѣнности въ цѣнности продуктовъ обрабатывающей промышленности. Чтобы это произошло, необходимо: — или чтобы въ цѣнность земледѣльческаго и фабричнаго продукта постоянный и пе-

ремѣнный капиталъ входили одинаковымъ процентомъ, при одинаковой же нормѣ прибавочной цѣнности; или же, — чтобы при относительномъ преобладаніи переменнаго капитала въ цѣнности земледѣльческаго продукта, норма прибавочной цѣнности была здѣсь настолько ниже, чтобы общая сумма прибавочной цѣнности составила такую же долю общей цѣнности продукта, какую она составляетъ въ цѣнности фабричнаго продукта.

Ни та, ни другая альтернатива, однако, совершенно недопустимы, благодаря особенностямъ земледѣльческаго промысла. Отъ всѣхъ другихъ промысловъ онъ отличается, во 1-хъ, какъ мы неоднократно упоминали, — тѣмъ, что эксплуатируетъ силу природы, разсѣянную въ пространствѣ. Уже эта протяженность эксплуатируемой силы или, по Родбертусу, матеріала (почвы), ведетъ за собою большую потребность въ живой рабочей силѣ, ибо, очевидно, какъ-бы ни была велика сила мертваго двигателя, приводящаго въ движеніе машину и какъ-бы ни было совершенно устройство этой машины, все-же необходимо, чтобы ею управляла разумная человѣческая воля. А такъ какъ, сверхъ того, работы одновременно должны производиться въ разныхъ мѣстахъ, то и эта разумная воля должна присутствовать одновременно во многихъ мѣстахъ. Потому здѣсь, напр., нельзя соединять работу двухъ орудій подъ надзоромъ одного лица, какъ это дѣлаютъ англійскіе фабриканты, которые поручаютъ даже четыре *mules* одному работнику. Во 2-хъ, сельскій хозяинъ имѣетъ дѣло съ организмами (животными и растеніями), обращеніе съ которыми, разумѣется, требуетъ въ большей мѣрѣ присутствія разумной воли, чѣмъ обращеніе съ мертвымъ матеріаломъ, перерабатываемымъ фабрикантомъ и, слѣдовательно, работа человѣка здѣсь въ гораздо меньшей мѣрѣ можетъ быть замѣняема работой машинъ. Самые приемы обработки должны здѣсь часто сообразоваться съ индивидуальными, такъ сказать, и мѣстными особенностями почвы и климата и колебаніями тѣхъ и другихъ во времени, а отсюда опять бѣлая необходимость въ живомъ трудѣ. Въ 3-хъ, назначеніе земледѣлія не обрабатывать извѣстный, ранѣе произведенный матеріалъ, а добыть тотъ первоначальный матеріалъ, который должна переработать обрабатывающая промышленность. Не забудемъ, что земледѣліе буквально создаетъ мате-

ріалъ, такъ какъ здѣсь энергія солнечнаго луча преобразуетъ, при помощи минеральныхъ веществъ почвы, газообразныя вещества атмосферы (углекислоту, азотныя соединенія и воду) въ органическое вещество. Потому, цѣнность продукта только и можетъ происходить отъ цѣнности живого, главнымъ образомъ, труда, который нужно было приложить, чтобы привести въ дѣйствіе тѣ силы природы, которыя произвели этотъ продуктъ. Никакая отрасль не только обрабатывающей, но и добывающей промышленности не сравнима въ этомъ отношеніи съ земледѣліемъ: всѣ эти отрасли только обрабатываютъ (а если и добываютъ, то добываютъ готовый) продуктъ и естественно, что цѣнность продукта земледѣлія всегда будетъ въ болѣе степени зависѣть отъ цѣнности приложеннаго труда, чѣмъ цѣнность фабричнаго продукта, которая зависитъ также и отъ цѣнности переработываемаго матеріала.

Указанныя нами обстоятельства, — что и земледѣліе имѣетъ матеріалы и отчасти даже цѣнные и покупные, что сверхъ того увеличеніе производительности земледѣльческаго труда повышаетъ значеніе цѣнности этихъ матеріаловъ въ общей массѣ произведенной земледѣліемъ цѣнности, — не противорѣчатъ только что сказанному. Какъ-бы ни были велики масса и цѣнность потребляемыхъ земледѣліемъ матеріаловъ, все же, въ концѣ концовъ, цѣнность (а можетъ быть и масса) матеріаловъ, получаемыхъ отъ земледѣлія промышленностью, больше, чѣмъ цѣнность заимствованныхъ имъ отъ промышленности матеріаловъ. Это можно уже заключить и изъ того, что земледѣліе беретъ и всегда будетъ брать отъ промышленности главнымъ образомъ самый малоцѣнный матеріалъ, отбросъ промышленнаго производства, само-же оно доставляетъ промышленности, наоборотъ, самую цѣнную составную часть окончательнаго продукта промышленности — основной матеріалъ. Благодаря этому обстоятельству, цѣнность добавочныхъ, покупаемыхъ земледѣліемъ, матеріаловъ значительной частью входитъ въ цѣнность того матеріала, который беретъ отъ него промышленность и потому-то потребленіе этихъ цѣнныхъ матеріаловъ земледѣліемъ не можетъ вести къ уничтоженію ренты.

Наконецъ, нужно имѣть въ виду еще слѣдующее. Всѣ тѣ факторы, которые ведутъ къ пониженію ренты, — какъ видно изъ

всѣхъ предъидущихъ разсужденій, — понижаютъ ее только какъ долю (процентъ) общей цѣнности произведеннаго продукта. Рента же, какъ извѣстно, вычисляется на единицу поверхности (десятину); потому, если количество и цѣнность продукта, произведеннаго на одной десятинѣ, увеличится въ бѣльшей пропорціи, чѣмъ въ какой понизился процентъ цѣнности продукта, составляющій ренту, то рента съ десятины все еще повысится. Сказанное выясняетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, что увеличеніе производительности земледѣльческаго труда, — являющееся, по крайней мѣрѣ, въ настоящее время, однимъ изъ самыхъ сильныхъ (если не самымъ сильнымъ) факторовъ, понижающихъ ренту, — какъ долю цѣнности продукта, при всемъ томъ, далеко не столь абсолютно зловредно для ренты, какъ это можетъ показаться съ перваго взгляда. И это даже въ томъ случаѣ, если понимать терминъ „увеличеніе производительности“ въ точномъ его смыслѣ, т. е. именно, какъ увеличеніе производительности труда, ведущее, слѣдовательно, за собою пониженіе доли цѣнности живого труда въ общей цѣнности произведеннаго продукта. Но извѣстно, что говорятъ объ увеличеніи производительности земледѣлія еще и въ иномъ смыслѣ, именно, какъ объ увеличеніи массы продукта съ единицы пространства, хотя бы это увеличеніе не было связано съ увеличеніемъ производительности приложеннаго труда и единица продукта имѣла-бы прежнюю цѣнность. Этотъ способъ увеличеніи производительности возмѣщаетъ въ земледѣліи отчасти увеличеніе интенсивности труда, которое въ фабрикаціи достигается усиленіемъ хода машинъ и даже, можетъ быть, имѣетъ большее значеніе для увеличеніи ренты, чѣмъ увеличеніе интенсивности для повышенія уровня прибыли. Повышеніе уровня прибыли, какъ мы видѣли, задерживается въ указанномъ случаѣ увеличеніемъ массы потребленнаго матеріала, — увеличеніе же ренты здѣсь ничѣмъ не задерживается и каждый лишній пудъ произведеннаго при такихъ условіяхъ на десятину продукта увеличить ренту съ этой десятины на ту сумму прибавочной цѣнности, которая заключалась въ цѣнности этого пуда.

§ 8. Окончательный выводъ изъ всѣхъ предъидущихъ разсужденій будетъ, слѣдовательно, таковъ:

Рента есть результатъ примѣненія въ земледѣліи бѣль-

шаго количества живого труда для полученія продукта той же цѣнности, какъ продуктъ обрабатывающей промышленности, что ведетъ за собою преобладаніе цѣнности произведенной живымъ трудомъ въ цѣнности земледѣльческаго продукта, если не абсолютно, то относительно фабрика. Необходимость прилагать при добываніи сырья больше живого труда, чѣмъ при обработкѣ его въ фабрикахъ, вытекаетъ изъ самой природы земледѣльческаго промысла, — потому будетъ существовать всегда, — все равно, какова бы ни была производительность земледѣльческаго и фабричнаго труда. Болѣе или менѣе высокая производительность земледѣльческаго труда можетъ только вліять на болѣшую или меньшую высоту ренты, но не можетъ уничтожить ее вполне.

Въ заключеніе прибавимъ еще слѣдующее. Во всѣхъ нашихъ разсужденіяхъ мы исходили изъ двухъ предположеній: 1) что продукты обмѣниваются по ихъ дѣйствительной цѣнности, и 2) что земледѣльческое хозяйство ведется рационально.

На сколько оба эти условія выполнимы, мы покажемъ отчасти ниже, здѣсь-же замѣтимъ только, что условія выполнимости ихъ, по нашему мнѣнію, увеличиваются съ развитіемъ путей сообщенія и мірового хозяйства.

ОТДѢЛЪ III.

ТРАНСПОРТЪ ПО СОВРЕМЕННЫМЪ ПУТЯМЪ СООБЩЕНІЯ.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Техническія условія транспорта, особенно желѣзнодорожнаго.

§ 1. Сущность транспорта состоитъ въ перемѣщеніи предметовъ въ пространствѣ, для чего требуется—преодолѣть извѣстныя сопротивленія, изъ которыхъ важнѣйшее — есть сопротивленіе, возникающее подъ вліяніемъ силы тяжести т. е. треніе. Величина тренія зависитъ: 1) отъ качества пути, 2) отъ устройства экипажа или вообще движущагося предмета и 3) отъ быстроты движенія, увеличиваясь пропорціонально квадрату увеличенія скоростей ¹⁾).

Такъ какъ сопротивленіе, представляемое движущемуся тѣлу водой, значительно менѣе, чѣмъ сопротивленіе на сушѣ, то водный путь является наиболѣе совершеннымъ въ этомъ отношеніи, ибо здѣсь сила, необходимая для передвиженія той же массы, значительно менѣе, даже по сравненію съ движеніемъ на желѣзныхъ дорогахъ (отношеніе по Энгелю какъ 1 : 5). Элементами транспорта будутъ: во 1-хъ, путь, по которому должно происходить передвиженіе; во 2-хъ, экипажъ, заключающій передвигаемый предметъ, и наконецъ, въ 3-хъ, сила, приводящая въ движеніе экипажъ. Улучшеніе могло

¹⁾ Цифры величины тренія, сравн. у Sax I p. 36 и доказательство закона у Launhardt's Theorie des Trassirens. Hannover. 1887.

быть во всѣхъ элементахъ: вся техника улучшенія должна была направиться по отношенію къ пути — къ уменьшенію тренія. Уменьшеніе тренія на пути, что касается сухопутнаго сообщенія, выражалось, съ одной стороны, въ приведеніи пути въ болѣе горизонтальное состояніе, и съ другой, — въ устройствѣ пути изъ такихъ матеріаловъ и такой формы (матеріаловъ), чтобы треніе соприкасающихся частей пути и экипажа было наименьшее. По отношенію къ экипажу, — уменьшеніе величины тренія достигалось измѣненіемъ экипажа и составныхъ частей его, а также замѣною одного матеріала другимъ, такимъ образомъ, чтобы треніе экипажа о путь уменьшалось. По отношенію къ силѣ, наконецъ, улучшеніе съ технической стороны должно было состоять: 1) въ увеличеніи размѣра силы, 2) въ увеличеніи возможности свободно распоряжаться данной силой, — направлять ее тѣмъ или инымъ способомъ, и 3) въ увеличеніи возможности регулировать расходъ силы. Наконецъ, по отношенію къ результату дѣйствія силы — движенію, — должно было стремиться, съ одной стороны, достигнуть возможно болѣе быстрой, съ другой — увеличить безопасность и вообще правильность и точность движенія. Эти качества движенія не всегда возможно соединить, и въ каждомъ данномъ случаѣ отдается предпочтеніе тому или другому, и, сверхъ того — совершенство того или другого качества движенія достигается не всегда совершенствомъ всѣхъ элементовъ транспорта, а иногда и правильнымъ сочетаніемъ элементовъ ¹⁾).

§ 2. Говоря вообще, прогрессъ въ путяхъ сообщенія, какъ и во всей остальной Technikъ, выражается увеличеніемъ значенія основного капитала. Здѣсь это возрастаніе первоначальныхъ затратъ на устройство (составляющихъ затѣмъ основной капиталъ предпріятія) увеличивается, можно сказать, пропорціонально интенсивности эксплуатаціи пути, т. е. массѣ движущагося по немъ товара.

Улучшеніе транспорта, какъ уже сказано, возможно по отношенію къ каждому изъ составныхъ элементовъ передвиженія, т. е. 1) пути, 2) экипажа и 3) движущей силы. Къ этимъ тремъ эле-

¹⁾ Въ общемъ это изложеніе требованій механики заимствовано у Sax'a (I p. 36—39).

ментамъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ слѣдуетъ причислить и 4-ый — улучшение направленія движенія. Путь можетъ быть: или 1) естественный, природный, или 2) искусственный. И естественный путь можетъ подлежать улучшениямъ, каковы, напр.: углубленіе рѣкъ, устройство портовъ и т. п. Какъ естественный, такъ и искусственный путь можетъ быть сухопутный или водный. Пока затрачиваемый на улучшение того и другого пути капиталъ не принимаетъ формы основного, до тѣхъ поръ, можно сказать, эти улучшения болѣею частью не обладаютъ достаточной прочностью; таковы, напр., выравниваніе и окапываніе грунтовыхъ дорогъ. Болѣе или менѣе прочныя улучшения требуютъ затраты не одного только перемѣннаго капитала (рабочей силы), но и постоянного — въ формѣ матеріала. Этотъ матеріалъ, напр. камень, и проч. для мостовой или для устройства плотинъ, запрудъ и каналовъ, — является затѣмъ въ формѣ основного капитала и погашеніе цѣнности его возможно въ теченіи болѣе или менѣе долгаго времени. Изъ естественныхъ путей — болѣшія удобства представляетъ водный путь и потому имъ и до сихъ поръ пользуются въ весьма большихъ размѣрахъ и въ огромномъ большинствѣ случаевъ безъ всякихъ затратъ на улучшение его (моря, рѣки). Наоборотъ, — транспортъ по естественному пути на сушѣ представляетъ только въ исключительныхъ случаяхъ (каменистая почва) нѣкоторыя удобства; поэтому первыя болѣе или менѣе важныя дороги (персидскія) пролагались (см. Götz) по горнымъ склонамъ, избѣгая долинъ. Въ долинахъ и равнинахъ на мягкой почвѣ, передвиженіе встрѣчаетъ огромныя трудности и потому весьма рано начинаются улучшения сухопутныхъ дорогъ (римляне). Конечно, эти улучшения были вначалѣ очень элементарны, но уже давно стали примѣнять для этого навозку разнаго матеріала (камня, гравія, щебня) и такимъ образомъ, въ концѣ концовъ, получились мощенныя и шоссированныя дороги. Но, если улучшение сухопутныхъ грунтовыхъ дорогъ и началось весьма рано, то все-же оно не подвинулось особенно далеко до 17-го столѣтія; тогда какъ улучшение, или лучше, созданіе, новыхъ водныхъ путей — каналовъ — развилось въ нѣкоторыхъ странахъ весьма значительно (Китай и изъ европейскихъ странъ ранѣе другихъ — Голландія и Франція). Хотя устройство шоссе и мостовыхъ является

значительнымъ шагомъ въ дѣлѣ улучшенія сухопутнаго транспорта; однако, все-же, до появленія паровыхъ желѣзныхъ дорогъ, сухопутный транспортъ, можно сказать, игралъ незначительную роль сравнительно съ морскимъ или вообще воднымъ.

Что касается экипажей, то при сухопутномъ транспортѣ экипажъ въ началѣ отсутствовалъ: его замѣняла спина вьючнаго животного. Усовершенствованіе экипажа находится, вообще, въ тѣсной связи съ усовершенствованіемъ пути и движущей силы, почему исторически экипажъ при сухопутномъ транспортѣ появляется довольно поздно. Пока приходилось пользоваться горными тропинками, до тѣхъ поръ вьючная, безэкипажная система транспорта представлялась, безъ сомнѣнія, наиболѣе удобной и она имѣла тѣмъ большія преимущества, чѣмъ слабѣе была сила двигателя. По свидѣтельству Götz'a ¹⁾ первымъ вьючнымъ животнымъ былъ оселъ, — животное на столько слабое, что заставлятъ его влечить экипажъ, значило бы потерять значительный процентъ всей силы бесплодно. Тамъ, гдѣ осла замѣнилъ „корабль пустыни“ — верблюду, также не было возможности перейти къ транспорту на экипажахъ, отчасти, можетъ быть, потому, что самъ верблюдъ мало приспособленъ для запряжки, главнымъ же образомъ потому, что качества дорогъ въ мѣстахъ употребленія верблюда (пустыня) были таковы, что также требовали уменьшенія по возможности бесполезнаго груза. Вообще, экипажи начинаютъ употребляться систематически только тогда, когда дороги съ горъ и твердаго каменистаго грунта спускаются въ долины и движущей силой являются волъ и лошадь. Да и въ это время употребленіе экипажа часто ограничивается и у Римлянъ, напр., существовало запрещеніе ѣздить по государственнымъ дорогамъ на экипажахъ свѣше извѣстнаго вѣса ²⁾.

Совершенно обратно, можно сказать, шло развитіе воднаго транспорта. Здѣсь, — по крайней мѣрѣ въ теченіи очень долгаго времени, — все улучшеніе направлено было на экипажъ и вообще водный путь никогда не эксплуатировался безъ экипажа. Улучшеніе

¹⁾ Götz, W. D-r. Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Stuttgart. Enke, 1888.

²⁾ Sax I. p. 187.

первоначально состояло въ улучшеніи самого экипажа, затѣмъ въ замѣнѣ одной движущей силы другой. Первоначально таковой служила или сила самого человѣка или сила воды (пути); послѣдняя могла содѣйствовать передвиженію только въ одномъ направленіи, а для обратнаго движенія требовалось приложеніе силы человѣка или животнаго. Это ограничивало размѣры экипажей и частью содѣйствовало увеличенію разнообразія въ нихъ (одни для сплава по теченію, другіе для транспорта противъ теченія). Примѣненіе вѣтра для передвиженія судовъ было большимъ шагомъ въ улучшеніи транспорта вообще, ибо это была первая мертвая сила, которой научился управлять человѣкъ, или къ которой онъ, вѣрище, научился приспособлять свои орудія для передвиженія товаровъ.

Относительно морского транспорта нужно еще замѣтить, что, кромѣ улучшенія въ названныхъ трехъ элементахъ транспорта, имѣло мѣсто еще улучшеніе направленія (тракціи) движенія. Такія улучшенія въ послѣднее время получили столь огромное значеніе, что можно почти считать тракцію въ мореходствѣ какъ отдѣльный элементъ транспорта. Улучшеніе тракціи происходитъ не только путемъ сооруженія искусственныхъ соединительныхъ путей между естественными водовмѣстилищами (Суецскій каналъ), но и просто путемъ одного только измѣненія направленія движенія (морскія теченія, періодическіе или постоянные вѣтры).

§ 3. Что касается третьяго элемента транспорта — силы, то здѣсь послѣдній моментъ развитія, — приложеніе паровой силы, — вызвалъ наибольшія измѣненія во всѣхъ сторонахъ и элементахъ транспорта, а потому на этомъ моментѣ исторіи путей сообщенія необходимо нѣсколько остановиться.

Разсматривая вопросъ исторически, мы должны согласиться съ Марксомъ, что приложеніе пара въ обрабатывающей промышленности повело за собою стремленіе приложить его и къ путямъ сообщенія или вообще улучшить послѣднія. Положеніе это, впрочемъ, на столько очевидно, что едва ли требуется его доказывать. Мертвые двигатели, силу которыхъ можно было увеличивать почти безпредѣльно (практически), давали возможность производить массу товаровъ; но увеличеніе массы дѣйствительно вырабатываемаго продукта, а вмѣстѣ и увеличеніе получаемого отъ производства ба-

рыша — затруднялось на практикѣ неудобствомъ передвиженія этой огромной массы къ мѣстамъ сбыта и трудностью полученія той — еще болѣе огромной — массы первичнаго основного и всякаго иного матеріала, необходимаго для производства ¹⁾. Затрудненіе это являлось слѣдствіемъ дурнаго состоянія путей сообщенія: даже лучший путь — море, благодаря несовершенству экипажей (судовъ) и несовершенству силы, — не удовлетворялъ вполнѣ потребности. Для полного удовлетворенія возникшей потребности передвиженія значительныхъ массъ товаровъ, требовались такіе пути сообщенія и такіе экипажи (для морского транспорта), которые допускали бы массовое движеніе и потому — средство сообщенія должно считаться тѣмъ совершеннѣе, чѣмъ въ большей степени оно допускаетъ такое массовое движеніе. Но, затѣмъ, — съ одной стороны ради возможности передвинуть въ данное время извѣстную массу, съ другой и независимо отъ этого, требовалось, чтобы передвиженіе совершалось съ извѣстной быстротой; потому — путь будетъ тѣмъ лучше, чѣмъ быстрѣе совершается передвиженіе. Наконецъ, третьимъ условіемъ было, чтобы передвиженіе обходилось возможно дешево. Последнее условіе было не менѣе важно, чѣмъ первыя два, ибо, во 1-хъ, сбывать огромную массу произведеннаго товара приходилось по необходимости въ болѣе или менѣе значительномъ разстояніи отъ мѣста ихъ производства (фабрикъ); а, во 2-хъ, перерабатываемый фабриками матеріалъ приходилось также нерѣдко подвозить на значительное разстояніе.

Указаннымъ условіямъ въ наименьшей степени удовлетворяли грунтовыя дороги, передвиженіе по которымъ не только обходится дорого, но къ тому же будетъ тѣмъ дороже, чѣмъ больше масса передвигаемаго груза, ибо тѣмъ скорѣе онѣ будутъ портиться. Нѣкоторое улучшеніе въ этихъ путяхъ производится устройствомъ мостовыхъ и шоссе; но и здѣсь еще увеличеніе движенія вызываетъ очень быструю порчу пути, — да къ тому-же, такъ какъ движущей силой является живой организмъ (лошадь), то увеличеніе передвиженія ограничено величиною этой силы и значительными расходами на поддержаніе ея въ условіяхъ правильнаго функціонированія.

¹⁾ На это указываетъ уже Audigannet: Les chemins de fer aujourd'hui, et dans cent ans. Paris 1858—82.

Естественно поэтому, что наилучшій путь, водный, и обратилъ на себя большое вниманіе и явилось стремленіе расширить его помощью искусственныхъ сооружений—каналовъ. Водный путь былъ лучше уже потому, что движеніе по немъ — даже тогда, когда двигающей силой являлась таже лошадь, — совершалось значительно легче, требовало меньше силы и могло совершаться большими массами заразъ. Однако, онъ имѣлъ и свои неудобства, изъ которыхъ важнѣйшія: медленность передвиженія и связь съ узкоограниченной мѣстностью. Потому устройство каналовъ и вообще улучшеніе воднаго транспорта не могло остановить стремленія къ улучшенію сухопутнаго транспорта. И понятно, что не съ замѣны живой силы — мертвой должно было начаться улучшеніе: каналы служили доказательствомъ, что и несовершенный, организованный двигатель (лошадь) можетъ исполнить значительно большую работу, разъ путь будетъ улучшенъ. Потому, конныя желѣзныя дороги явились предшественниками паровыхъ и, — какъ и слѣдовало ожидать, — первое приложеніе онѣ нашли себѣ тамъ, гдѣ требовалось передвигать особенно большія массы малоцѣннаго груза, именно въ угольныхъ и желѣзныхъ копяхъ ¹⁾. Но, все-же, въ такомъ видѣ рельсовый путь не могъ удовлетворить потребностямъ промышленности и потому значеніе приложенія пара какъ двигателя — необыкновенно велико: прежде всего, практически, сила эта неограничена и количество ея зависитъ только отъ воли человѣка; къ тому же, она можетъ быть по произволу приложена въ томъ или другомъ мѣстѣ. По отношенію къ транспорту эти качества паровой силы обозначаютъ: 1) возможность увеличивать транспортируемую массу почти безпредѣльно и 2) транспортировать ее (эту массу) по тому пути и въ томъ направленіи, въ какомъ желательно. Такой двигатель,

¹⁾ Если мы выставимъ здѣсь исключительно экономическіе факторы развитія путей сообщенія, то это не значитъ, что не признаемъ, или даже не придаемъ важности вліянію другихъ факторовъ, каковы, напр., стремленіе государственной власти облегчить сношенія отдѣльныхъ провинцій государства или возможность передвигать болѣе или менѣе значительныя массы войскъ. Эти государственныя потребности вызвали еще въ древности попытки различныхъ улучшеній. (См. объ этомъ Sax и Götz). Но насъ занимаетъ здѣсь только экономическая сторона дѣла и потому только о вліяніяхъ этого рода, вызывавшихъ улучшенія, и говорится въ текстѣ.

слѣдовательно, былъ вполне способенъ удовлетворить предъявленнымъ промышленностью, послѣ введенія въ ней паровыхъ двигателей, требованіямъ, выясненнымъ выше. Прежде служившія для транспорта силы были или очень ограничены (сила животныхъ), или съ трудомъ поддавались регулировкѣ и развивались только въ определенномъ мѣстѣ и въ определенномъ количествѣ (вѣтеръ, теченіе воды). Прямымъ и ближайшимъ послѣдствіемъ возможности получения почти безгранично большой силы было измѣненіе въ устройствѣ сухопутныхъ путей, равно какъ и экипажей для воднаго транспорта. Въ томъ и другомъ случаѣ измѣненіе клонилось къ увеличенію возможности транспорта большихъ массъ. Такъ какъ именно пути сообщенія съ примѣненіемъ паровыхъ двигателей характеризуютъ современные способы транспорта, то мы рассмотримъ нѣсколько подробнѣе ихъ особенности, главнымъ образомъ, конечно, съ экономической стороны. Но, такъ какъ эти характерныя особенности всецѣло обуславливаются техническимъ устройствомъ ихъ, то необходимо коснуться и технической стороны дѣла, конечно, только по столько, по сколько это имѣетъ значеніе для выясненія экономическихъ особенностей парового транспорта. Наибольшее значеніе и наибольшія особенности сравнительно съ прежнимъ транспортомъ имѣютъ желѣзныя дороги и потому мы на нихъ, главнымъ образомъ, и сосредоточимъ наше вниманіе.

§ 4. Сахъ устанавливаетъ три типа желѣзныхъ дорогъ: 1 „дороги съ сильнымъ движеніемъ (высшаго порядка) въ областяхъ съ высокоразвитымъ народнымъ хозяйствомъ или имѣющихъ всѣ шансы достигнуть такого развитія, особенно при помощи желѣзныхъ дорогъ; 2) дороги со слабымъ (dünn) движеніемъ въ странахъ съ экстенсивнымъ народнымъ хозяйствомъ; 3) боковыя и мѣстныя дороги въ странахъ высокой интенсивности.“ (II, p. 291).

По нашему мнѣнію, для дорогъ одной страны болѣе соотвѣтствуетъ дѣлу то обозначеніе, которое даетъ тотъ же авторъ для простыхъ грунтовыхъ дорогъ (I, 106), именно:

1. *Главныя дороги*, т. е. такія, которыя служатъ для большаго сношенія (grosser Verkehr), соединяють одну страну съ другою, или важнѣйшія области одного и того-же государства между собою. Въ частности, для желѣзныхъ дорогъ, можно прибавить,

что эти дороги имѣютъ не только большую массу транспорта (большое число тоннокилометровъ на километръ протяженія) или плотность движенія (*Dichtigkeit des Verkehrs*), но транспортъ этотъ разнообразенъ и по качеству, т. е. существуетъ значительное требованіе на пассажирскій транспортъ и транспортируемый товаръ разнообразенъ по качеству и по требуемой быстротѣ передвиженія его.

2. Побочныя вѣтви, соединяющія значительныя еще области съ главными путями, или втягивающія въ районъ обращенія главнаго пути наиболѣе объемистые и малоцѣнные продукты, которые безъ нихъ не могли-бы достигать центральныхъ пунктовъ.

И, наконецъ, 3) собственно мѣстные, или, какъ у насъ ихъ теперь часто называютъ,—подѣздные пути, назначеніе которыхъ уже не втягивать новые грузы, а только удешевлять подвозку товаровъ къ главнымъ и второстепеннымъ путямъ.

Что касается различія между желѣзными дорогами разныхъ странъ, въ зависимости отъ хозяйственнаго развитія страны, то оно, конечно, существуетъ, но едва-ли можетъ служить для опредѣленія ранга дороги. Статистическія данныя показываютъ, напр., что наша Николаевская желѣзная дорога, какъ по плотности движенія, такъ и по другимъ признакамъ (быстрота движенія, разнообразіе транспортируемыхъ товаровъ и проч.)—стоитъ на ряду съ первыми западно-европейскими дорогами интенсивнаго движенія, а между тѣмъ, конечно, не можетъ быть никакого сравненія между „хозяйственной интенсивностью“ района, прорѣзываемаго этой дорогой и района какой нибудь англійской Midland. Градація желѣзныхъ дорогъ, ихъ различное значеніе отражается на различной величинѣ ихъ основнаго капитала и въ этомъ смыслѣ указанный Сах'омъ признакъ интенсивности хозяйственныхъ условій, конечно, не остается безъ вліянія, такъ какъ главнымъ, характернымъ для такихъ условій признакомъ служитъ быстрота обращенія и большая масса обращающихся продуктовъ и, слѣдовательно, отъ дороги требуется здѣсь — большая быстрота передвиженія, какъ людей, такъ и товаровъ, а съ этимъ, какъ сейчасъ увидимъ, связано увеличеніе основнаго капитала. Однако, все-же, этотъ признакъ остается второстепеннымъ и, особенно для нашей цѣли, имѣетъ мало значенія,

ибо требованіе увеличенія быстроты передвиженія и, слѣдовательно, — введенія всѣхъ соотвѣтствующихъ этой цѣли приспособлений, — можетъ возникнуть изъ увеличенія одного товарнаго движенія, чему примѣромъ служить Англія, дороги которой совсѣмъ не знаютъ поѣздовъ съ „petite vitesse“: здѣсь всѣ поѣзда имѣютъ „grande vitesse“ (Cohn). Конечно, въ странахъ интенсивнаго хозяйства дороги должны принадлежать, — по крайней мѣрѣ, главные, — къ этой высшей категоріи, но невѣрно, что „высокая земельная рента“ и „высокая цѣна сырья“ составляютъ „обуславливающіе моменты“ (massgebende Momente) для такихъ дорогъ; ибо, если бы отъ указанныхъ условій зависѣло — къ какой группѣ отнести дорогу, то въ странахъ съ высокой рентой не существовало-бы второстепенныхъ дорогъ. Конечно, можно сказать, что въ странахъ болѣе интенсивнаго хозяйства, — точнѣе, болѣе развитой обрабатывающей промышленности, — желѣзныя дороги (но опять только главные) будутъ болѣе яркими представителями этого типа, но разница здѣсь только количественная, а не качественная. Вообще, всѣ приведенныя Sax'омъ общественно-экономическія условія, сопровождающія, будто-бы, или даже обуславливающія возникновеніе такихъ дорогъ — представляются намъ совершенно несущественными для ихъ характеристики. Таковы именно, кромѣ упомянутыхъ, высокая рабочая плата, обуславливающая, будто бы, пониженіе процента и, слѣдовательно, большую дешевизну капитала; точно также — дешевизна продуктовъ горнаго промысла и машиностроенія и, наконецъ, высокое развитіе техники и умѣренная цѣна квалифицированнаго труда.

§ 5. Гораздо правильнѣе, кажется намъ, характеризовать эти дороги техническими требованіями при постройкѣ ихъ, требованіями, обуславливаемыми ожидаемымъ количествомъ и качествомъ движенія и даже болѣе количествомъ, чѣмъ качествомъ: чѣмъ большую массу груза дорогѣ предстоитъ передвигать, тѣмъ быстрѣ должны двигаться поѣзда, чтобы передвиженіе всей предложенной массы могло быть совершено; а, разъ должна имѣть мѣсто извѣстная быстрота, — необходимо должны быть введены, — какъ тѣ мѣры, которыми обуславливается безопасность движенія и которыя становятся тѣмъ сложнѣе, чѣмъ быстрѣ движеніе, — такъ и всѣ тѣ улучшения

пути и экипажей, которыя требуются массовымъ и быстрымъ движениемъ. Съ экономической стороны суть дѣла въ томъ, какъ было упомянуто, что для выполненія этихъ требованій, необходима большая затрата основного капитала, которая, въ свою очередь, можетъ уменьшать затрату живого труда и всѣхъ вообще видовъ оборотнаго капитала и при известной плотности движенія удешевляетъ производство.

Техническія требованія по отношенію къ главнымъ дорогамъ суть слѣдующія: А) *Относительно пути*: 1) *Возможное приближеніе къ прямой линіи и къ горизонтальной поверхности*. То и другое качество важно: а) въ смыслѣ уменьшенія потребности въ движущей силѣ, б) въ смыслѣ уменьшенія текущихъ расходовъ на ремонтъ и с) ради возможности увеличенія быстроты движенія. Такъ, по постановленіямъ Союза нѣмецкихъ желѣзнодорожныхъ управленій (Verein der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen), въ товарныхъ поѣздахъ должно быть возможно затормозить часть осей всего поѣзда при подъемахъ:

въ 1 : 500 — 12-ю часть	въ 1 : 300 — 10 часть
въ 1 : 200 — 8 „	въ 1 : 100 — 7 „
въ 1 : 600 — 5 „	въ 1 : 40 — 4 „

Launhardt (II, 19) принимаетъ, что, при подъемѣ въ 0,0055, на счетъ уклона—собственно слѣдуетъ поставить третью часть расхода на торможеніе; при увеличеніи же наклона, цифра эта будетъ возрастать.

Увеличеніе расхода на подъемахъ и искривленіяхъ или, что то же, уменьшеніе расхода при выпрямленіи тѣхъ и другихъ выражается въ различныхъ направленіяхъ, и именно: а) *потребленіе топлива*. Г. Чупровъ (I, 214) приводитъ слѣдующій расчетъ Haushofer'a (Grundzüge des Eisenbahnwesens p. 309): То количество грузовъ, которое по горизонтальной дорогѣ можетъ быть перевезено съ затратой одного центнера угля, на линіи съ уклономъ въ 0,005 требуетъ уже 1,233 центнера, при уклонѣ 0,01—1,667 центн., при уклонѣ 0,02—2,612, б) *по отношенію къ увеличенію затратъ на матеріалъ для поддержанія самого пути*, слѣдовательно вліянію на текущіе расходы на путь указанныхъ факторовъ, могутъ служить хорошей иллюстраціей слѣ-

дующія данныя, составляющія результатъ опытовъ, произведенныхъ на 38 дорогахъ разныхъ странъ (нѣмецкихъ, австрійскихъ, голландскихъ, итальянскихъ). Изнашивание рельсовъ по высотѣ послѣ пробѣга 1 милліона тоннъ груза брутто было ¹⁾:

I. *Прѣ уклонѣ 1 : ∞ до 1 : 333¹/₃*:

- а) кривыя радіуса ∞ до 1000 метровъ — 0,04 милліметра.
- б) „ „ 1000 до 600—400 „ — 0,07 „
- в) „ „ 400 до 300 — 0,1 „

II. *Уклонѣ 1 : 200 до 1 : 133¹/₃*:

Кривыя радіуса ∞ или 1000 метр.— 0,07 миллім.

III. *Уклонѣ 1 : 133¹/₃ до 1 : 100*:

Кривая радіуса 1000—600 метр. — 0,21 мм.

IV. *Уклонѣ 1 : 66²/₃ до 1 : 50*:

Кривая радіуса 200—300 метр. — 0,22 мм.

V. *Уклонѣ 1 : 50 до 1 : 40*:

- Кривыя: а) радіуса 1000—600 метр. 0,31 мм.
- б) „ 300—200 „ 0,51 „
- в) „ менѣе 200 „ 0,96 „

Такимъ образомъ, minimum стирания при minimum'ѣ укло-на и maximum'ѣ радіуса кривой, — т. е. при наибольшей горизон-тальности и прямизмѣ пути, — составляетъ всего 0,04 милліметра противъ 0,96 миллім., какъ maximum'а, являющагося слѣд-ствиемъ maximum'а уклона и maximum'а кривизны пути; зна-чить — maximum въ 24 раза больше minimum'а.

Наконецъ, с) *по отношеніи къ движенію* — искривленія пути отзываются въ уменьшеніи вѣса поѣзда и быстроты движенія его. Launhardt (II, 56) даетъ для этого слѣдующую таблицу:

Опредѣляющій уклонъ ²⁾ .. .	0,0036	0,006	0,01	0,015	0,025
Вѣсъ поѣзда (безъ локомо- тива и тендера) тоннъ . .	107	96	85	78	70
Достижимая при подъемѣ бы- строта (метр. въ секунду).	16,3	14,1	11,3	9	6,4

¹⁾ Журн. Минист. Путей Сообщенія N. 38, 1888 г.

²⁾ Опредѣляющій уклонъ (massgebende Steigung) есть тотъ, которымъ опредѣляется величина возможной нагрузки и вообще состава поѣзда Launhardt. Theorie des Trassirens II. 39.

Слѣдовательно, вліяніе величины уклоновъ и закругленій на движеніе весьма значительно. Потому приближеніе къ горизонту и прямизна пути — должны быть желательны при всякихъ условіяхъ; но, такъ какъ такое приближеніе увеличиваетъ затраты на сооруженіе пути, то экономически оно возможно только при интенсивномъ движеніи. Какъ видно уже изъ приведенныхъ данныхъ о вліяніи уклоновъ на нагрузку поѣздовъ и скорость движенія ихъ, приближеніе къ горизонтали и вообще выпрямленіе пути во всѣхъ направленіяхъ тѣмъ болѣе выгодно, чѣмъ болѣе передвигаемая масса и чѣмъ выше требованія относительно быстроты движенія.

2. Не менѣе важное требованіе относительно устройства пути желѣзныхъ дорогъ высшаго порядка представляетъ число колеи (паръ рельсовъ). При одной колеѣ поѣзда могутъ встрѣчаться только на станціяхъ, гдѣ имѣются для этого особыя разводныя колеи. Это затрудняетъ движеніе и замедляетъ его, а всякое замедленіе сопряжено съ потерей, въ видѣ, напр., излишняго расхода топлива во время стоянки, или въ видѣ потери живой силы при остановахъ, не вызываемыхъ потребностями самого движенія, а только необходимостью пропустить встрѣчный и обогнать съзади догоняющій поѣздъ. Кромѣ того, на одноколейныхъ дорогахъ является надобность въ большемъ числѣ разводныхъ путей, такъ что укладка второго ряда рельсовъ повышаетъ стоимость такъ называемаго верхняго строенія (шпалы и рельсы) не на полную сумму цѣнности ихъ, а только на 85% (Sax II, 309). По отношенію къ другимъ статьямъ расхода — приобрѣтенію земли и такъ называемому нижнему строенію (насыпи, полотно), — двуколейный путь обходится всего на $\frac{1}{4}$ или $\frac{1}{5}$ дороже одноколейнаго (тамъ-же). Во всякомъ случаѣ, однако, переходъ отъ одноколейнаго къ двуколейному пути означаетъ опять замѣну расхода оборотнаго капитала — основнымъ.

3. Подобнымъ же образомъ, большая прочность матеріала постройки верхняго строенія (шпаль и рельсы) ведетъ къ уменьшенію текущихъ расходовъ на счетъ увеличенія основного капитала. По условіямъ желѣзнодорожнаго движенія замѣну той или другой части капитала желѣзной дороги — возобновленіе ея — слѣдуетъ считать не погашеніемъ цѣнности, а ремонтомъ ¹⁾ и потому,

¹⁾ Это положеніе мы ниже выяснимъ болѣе подробно.

чѣмъ быстрѣе будутъ изнашиваться тѣ или другія части пути, тѣмъ больше будетъ ремонтъ, и слѣд. текущій расходъ, не говоря уже о задержкахъ движенія вслѣдствіе необходимости частаго ремонта. Вычисленія, произведенныя на французской „сѣверной“ дорогѣ, показали, что стальные рельсы могутъ служить почти въ 10 разъ долѣе, чѣмъ желѣзные (Сах. 318). Такая же разница въ срокѣ службы разныхъ рельсовъ (по вѣсу и матеріалу) оказалась и при опытахъ на Московско-Нижегородской желѣзной дорогѣ¹⁾. Подобнымъ образомъ, изъ пропитанныхъ мѣднымъ купоросомъ шпалъ на послѣдней дорогѣ пришлось переимѣнить въ теченіи 8 лѣтъ только 50%, тогда какъ на другихъ русскихъ дорогахъ за это время замѣнены новыми всѣ шпалы.²⁾ То же, наконецъ, нужно сказать и о мостахъ: желѣзные мосты на каменныхъ устояхъ, конечно, много дороже деревянныхъ, но и срокъ ихъ службы во много разъ длиннѣе и ремонтъ за время службы относительно ничтожный.

В. По отношенію къ другимъ частямъ основного капитала техническія требованія совершенно подобны указаннымъ относительно пути. Что касается именно подвижного состава, то здѣсь тотъ же принципъ замѣны оборотнаго капитала основнымъ проявляется иначе. Съ увеличеніемъ движенія по массѣ и по разнообразію товара, становится выгоднымъ имѣть локомотивы разныхъ типовъ: болѣе легкіе, приспособленные для болѣе быстрого движенія пассажирскихъ (особенно курьерскихъ) поѣздовъ и болѣе тяжелые, назначенные для перевозки тяжелыхъ товарныхъ поѣздовъ; при томъ, какъ самый вѣсъ, такъ и сила локомотивовъ (главнымъ образомъ товарныхъ) становится больше. Соотвѣтственно этому, съ увеличеніемъ интенсивности движенія, и вагоны (товарные) дѣлаются болѣе тяжелыми и вмѣстѣ болѣе вмѣстительными. На прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ вѣсъ крытаго вагона на ось былъ въ 1857 году 2695 kg; а грузовая способность (подъемная сила), тоже на ось, — 2655 kg; въ 1875 году—первый достигъ 3289 kg; а вторая — 4509 kg; тѣ же отношенія для открытыхъ вагоновъ были въ 1857 году—2075 kg; и 3155 kg, а въ 1875

¹⁾ Чупровъ, I, стр. 180.—²⁾ Тамъ-же, стр. 176.

году — 2668 kg, и 4849 kg. Следовательно, собственный вѣсъ возросъ для крытаго вагона на 22⁰/₀, для открытаго — на 28⁰/₀ а подъемная сила перваго на 69⁰/₀, и послѣдняго на 53⁰/₀¹⁾. Болѣе значительное возрастаніе подъемной силы чѣмъ вѣса самого вагона и служить главной побудительной причиной для такого увеличенія. Инженеръ Эли, начальникъ подвижнаго состава пенсильванской желѣзной дороги, въ запискѣ присланной имъ на III международный желѣзнодорожный конгрессъ въ Парижѣ (въ сентябрѣ 1889 года), сопоставляетъ получаемыя отъ увеличенія грузоподъемной силы вагоновъ выгоды въ слѣдующей таблицѣ.²⁾ ³⁾

Эта таблица показываетъ, что хотя стоимость каждаго вагона повышается, но по расчету на тонну вмѣстимости, она, наоборотъ, падаетъ; поэтому увеличеніе вмѣстимости вагоновъ еще не указываетъ, само по себѣ, на увеличеніе основного капитала; по крайней мѣрѣ, капиталъ въ вагонахъ можетъ даже уменьшиться. Но увеличеніе основного капитала все-же можетъ здѣсь произойти, въ силу необходимости при болѣе тяжелыхъ вагонахъ замѣнить болѣе легкіе и желѣзные рельсы болѣе прочными (тяжелыми) и стальными. Правда, увеличеніе затратъ на рельсы компенсируется еще и 3-ей статьёй — уменьшеніемъ длины вагоновъ, которое обозначаетъ уменьшеніе длины поѣздовъ и длины разводныхъ и запасныхъ путей на станціяхъ, и, слѣдовательно, нѣкоторое сокращеніе потребности въ рельсахъ. При этомъ, наконецъ, какъ видно изъ таблицы, достигается *уменьшеніе мертваго груза* на единицу перевозимаго (полезнаго) груза. Мертвымъ грузомъ, какъ извѣстно, называютъ вѣсъ экипажа и двигателя, вообще вѣсъ, не оплачиваемый при транспортѣ, въ противоположность полезному грузу самого транспортируемаго товара, коего перевозка оплачивается. Огромная величина мертваго груза составляетъ одну изъ наиболѣе характерныхъ особенностей желѣзнодорожнаго транспорта. Изъ приведенныхъ цифръ видно, что на прусскихъ дорогахъ въ 1857 г. мертвый грузъ вагона превосходилъ полезный (нагрузку) даже тогда, когда

1) Сах, II, р. 322. 2) См. таблицу на стр. 218.

3) Къ вопросу объ увеличеніи грузоподъемности товарныхъ вагоновъ. Н. К. Л. Журн. Мин. Пут. Сообщ. N. 47. 1889 г.

	С Т О И М О С Т Ь			МЕРТВЫЙ ГРУЗЪ			ДЛИНА ВАГОНА			При нагрузкѣ каменнымъ углемъ приходится килогр. угля	
	вагона	на тонну	уменьшеніе на тонну	всего вагона	на тонну	уменьшеніе % въ на тонну	всего	на тонну	уменьшеніе на тонну	На 100 килограммовъ тары вагона	На 1 метръ длины вагона.
	франковъ			килограммовъ			метровъ				
Вагоны въ 15 тоннъ. .	8 500	566,75		8.500	566		7,20	0,48		176,5	1875
„ 20 тоннъ. .	9.000	450		9.000	450		7,20	0,36			
увеличеніе 33 ⁰ / ₀ . . .			20 ⁰ / ₀			20			25 ⁰ / ₀		
вагоны въ 25 тоннъ. .	9.125	365		9.450	378		7,20	0,29			
увеличеніе 25 ⁰ / ₀ . . .			18,9 ⁰ / ₀			16			20 ⁰ / ₀		
вагоны въ 30 тоннъ. .	11.250	375		11.610	386		7,80	0,26		259,5	3462
увеличеніе 20 ⁰ / ₀ . . .			2,7 ⁰ / ₀			2,2			9,4 ⁰ / ₀	Разница вагон.	въ пользу въ 30 тон.
А по сравненію съ вагонами въ 15 тоннъ вагоны въ 30 тоннъ представляютъ увеличеніе на 100 ⁰ / ₀ . . .			33,8 ⁰ / ₀			31,8			45,6 ⁰ / ₀	83 + 47 ⁰ / ₀	2587 + 84,6 ⁰ / ₀

крытые вагоны шли вполне нагруженные. Но къ мертвому вѣсу нужно прибавить еще вѣсъ локомотива и тендера, который Lauphardt—для нѣмецкихъ товарныхъ поѣздовъ—принимаетъ среднимъ числомъ въ 60 тоннъ (3660 пуд.) и потому отношеніе мертвого груза въ дѣйствительности было еще менѣе благопріятно, тѣмъ болѣе, что полная нагрузка почти никогда не достижима. Но расходъ движущей силы независимъ оттого, передвигается ли мертвый или полезный грузъ, слѣдовательно, каждое увеличеніе процента полезнаго груза въ общемъ вѣсѣ поѣзда представляетъ уменьшеніе расхода движущей силы на единицу транспортированнаго товара. Кромѣ того, увеличеніе вмѣстимости и подъемной силы вагоновъ облегчаетъ перевозку нѣкоторыхъ очень объемистыхъ или очень тяжелыхъ предметовъ и облегчаетъ манипуляціи по сборкѣ (ранжировкѣ) поѣздовъ; укороченіе длины поѣзда дѣлаетъ болѣе удобнымъ проходъ по закругленіямъ пути и уменьшаетъ протяженіе развѣздныхъ станціонныхъ путей.

С. Основной капиталъ желѣзной дороги интенсивнаго движенія увеличивается, наконецъ, еще и на счетъ необходимыхъ *приспособленій для увеличенія безопасности* движенія какъ самаго поѣзда (сигналы, тормазы), такъ и движущихся по пересѣкаемымъ имъ обыкновеннымъ (грунтовымъ или шоссейнымъ) дорогамъ людей и товаровъ, что вызываетъ устройство мостовъ и т. п.

На столько о характерныхъ особенностяхъ главныхъ желѣзнодорожныхъ путей. Здѣсь все, слѣдовательно, направлено на уменьшеніе расхода оборотнаго капитала (живой рабочей силы и матеріаловъ всякаго рода) помощію увеличенія основнаго капитала. Нужно однако помнить, что это обращеніе къ помощи основнаго капитала гораздо больше вызывается техническими требованіями,—именно потребностью передвинуть большую массу грузовъ съ большей скоростью,—чѣмъ соображеніями экономическими,—стремленіемъ въ экономіи тѣхъ или другихъ видовъ расхода. Послѣднія соображенія здѣсь стоятъ на второмъ планѣ или, скорѣе, совсѣмъ не имѣются въ виду, какъ таковыя, и сокращеніе расхода является просто необходимымъ постулатомъ извѣстныхъ перемѣнъ въ Technikъ

§ 6. Совершенно обратный типъ представляютъ желѣзныя дороги Соединенныхъ Штатовъ. Первоначально американскіе рельсовые пути не были собственно желѣзными дорогами. Рельсы были здѣсь изъ дерева, только обшитаго сверху для прочности желѣзнымъ листомъ толщиною отъ $\frac{1}{2}$ до $\frac{5}{8}$ дюйма. Такіе рельсы употреблялись еще гораздо ранѣ введенія локомотивовъ или вообще примѣненія силы пара, какъ двигателя; но и послѣ уже перехода къ паровымъ двигателямъ деревянные рельсы употреблялись долго при постройкахъ новыхъ дорогъ, особенно западныхъ Штатовъ; впрочемъ, здѣсь онѣ клались только временно, чтобы ускорить начало эксплуатаціи дороги и затѣмъ постепенно замѣнялись желѣзными. Во всякомъ случаѣ, по свидѣтельству Купка¹⁾ только въ 50-мъ году уничтожены послѣдніе такіе рельсы. Главнымъ мотивомъ для постройки путей именно изъ такого, крайне непрочнаго матеріала служило то, что дерево здѣсь не имѣло, въ большинствѣ случаевъ, никакой цѣны, и самая работа выруб-ки не всегда должна считаться цѣной этого матеріала, ибо эта работа, во многихъ случаяхъ, была необходима при всякихъ рельсахъ, въ виду того, что дорога прорѣзывала на пути лѣса. Но кромѣ того, употребленіе желѣза здѣсь часто было просто невозможно, такъ какъ мѣстное производство было неразвито, а желѣзо, доставляемое изъ Англіи, обходилось очень дорого, не смотря на освобожденіе желѣза и стали, ввозимыхъ для надобностей желѣзныхъ дорогъ, отъ таможенной пошлины. Подобныя-же особенности встрѣчаемъ и по отношенію другихъ составныхъ частей капитала предпріятія. Такъ, приближеніе къ горизонтальной поверхности и прямолинейность пути здѣсь достигались въ гораздо меньшей степени, чѣмъ въ Европѣ. Крутые склоны не уничтожались помощію про-рыва туннелей и образованія выемокъ, а преодолевались помощію кривыхъ обходовъ и наклонныхъ плоскостей,²⁾ на которыхъ кру-

¹⁾ Die Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, von P. F. Kupka, Ingenieur. Leipzig. 1883.

²⁾ Эти наклонныя плоскости представляютъ оригинальныя приспособленія. Это, дѣйствительно, настоящія наклонныя плоскости, соединенныя обыкновенно по двѣ на крутомъ перевалѣ такъ, что поѣздъ втаскивался вверхъ помощію конной, а потомъ чаще паровой силы, спускался же, обыкновенно, силою своей собственной тяжести, имѣя иногда противовѣсомъ поднимаемый по противоположному скату поѣздъ.

тизна подъема была до $\frac{1}{20}$ и даже $\frac{1}{15}$, тогда какъ на европейскихъ дорогахъ, особенно въ началѣ, не допускалось подъема круче $\frac{1}{200}$. Тоже и по отношенію закругленій: на европейскихъ дорогахъ считалось въ началѣ чуть не максимумомъ допустимаго отклоненія отъ прямолинейности — дуги въ 1000 метровъ радіуса; американцы-же съ самаго начала ввели дуги съ радіусомъ въ 150 и меньше метровъ. При употребленіи животной силы, какая практиковалась на первыхъ американскихъ рельсовыхъ путяхъ, преодолѣвать такіа закругленія было легче, чѣмъ при употребленіи мертваго двигателя; потому, при переходѣ къ послѣднему, оказалось, что англійскіе локомотивы не годны для американскихъ путей и многія американскія дороги, выписавъ изъ Англіи локомотивы, бросали ихъ и возвращались снова къ конной силѣ. Для своихъ дорогъ американцы должны были первоначально изобрѣсти локомотивы, или точнѣе, улучшить и приспособить существовавшіе въ Европѣ (коническіе ободы колесъ, вращающійся колесный ходъ).

Но всѣ эти, отчасти вынужденныя обстоятельствами, несовершенства техники вели къ увеличенію текущихъ расходовъ и это обстоятельство побуждало улучшать технику, что вело обыкновенно и къ увеличенію основного капитала. Во всякомъ случаѣ, этотъ капиталъ не достигалъ (и теперь еще не достигаетъ) той высоты, какъ въ Европѣ и Кирка (Kirk) считаетъ, что первый желѣзныя дороги, построенныя до 1840 года, стоили приблизительно 10000 долларовъ за англійскую милю, позднѣйшія — 20000 — 25000 долларовъ, но вообще стоимость мили колебалась отъ 5000 до 50000 долларовъ (l. c. p. 133 и 209). Neumann—Spallart (Uebers. Ig. 1881—2 p. 437) принимаетъ стоимость американскихъ желѣзныхъ дорогъ нѣсколько выше — именно 154.700 марокъ километр,¹⁾ что, однако, все еще почти вдвое ниже средней стоимости европейскихъ желѣзныхъ дорогъ по тому же автору (308700 марокъ). Однако, и здѣсь существуетъ стремленіе ограничить примѣненіе живого труда и матеріаловъ всякаго рода и тѣ-же американцы, которые такъ экономятъ на расходахъ

¹⁾ Цифры таблицы на стр. 279. Кирка даютъ еще болѣе высокую стоимость, именно въ среднемъ 59030 долларовъ на англійскую милю.

на основной — недвижимый капиталъ, совершенно иначе отнеслись, съ самаго начала примѣненія паровой силы, къ тому, что нѣмцы называютъ Betriebskapital и что мы переводимъ выраженіемъ — капиталъ эксплуатаціи: американцы гораздо ранѣе европейцевъ ввели тяжелые локомотивы и тяжелые товарные вагоны, ибо такимъ путемъ сберегался дорогой въ Америкѣ трудъ: при устройствѣ пути — въ видѣ силы необходимой для устраненія большихъ уклоновъ, — и въ постройкѣ инвентаря — благодаря тому, что большія машины и экипажи требовали на единицу объема или силы меньше живого труда, чѣмъ постройка малыхъ. Американцы экономили, правда, въ расходѣ живого труда и тамъ, гдѣ европейцы совсѣмъ не могли этого дѣлать по требованіямъ относительно безопасности движенія, какъ напр. при охранѣ пути, которой здѣсь точно говоря, совсѣмъ не существуетъ, по крайней мѣрѣ на дорогахъ запада.

§ 7. Во всякомъ случаѣ, будемъ-ли имѣть дѣло съ странами экстенсивными или интенсивными, вездѣ мы видимъ, что желѣзные дороги знаменуютъ собою наибольшее господство капитала, и именно основного, въ области путей сообщенія.

Но какъ ни важно значеніе, которое имѣетъ основной капиталъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, все-же Сах, кажется, преувеличилъ его и, особенно, сдѣлалъ ошибку принявъ отношеніе оборотнаго капитала къ основному за постоянное. Этотъ авторъ, для иллюстраціи значенія основного капитала, приводитъ слѣдующія данныя о нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогахъ. Въ 1875 году основной (номинальный) капиталъ (стоимость постройки Anlagekapital) нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогъ исчислялся въ 6861 милліоновъ марокъ, тогда какъ оборотный капиталъ, — не считая расходовъ на возобновленіе и ремонтъ, — составлялъ всего 324 милліона марокъ; отношеніе здѣсь, слѣдовательно, какъ $324 : 6861 = 1 : 21$, тогда какъ напр., въ хлопчатобумажной прядильнѣ это отношеніе $= 1 : 3 — 5$. Если даже причислить расходы на возобновленіе и ремонтъ къ оборотному капиталу, то и тогда весь оборотный капиталъ составитъ только 492,3 милліона и, слѣдовательно, отношеніе будетъ: $492,3 : 6861 = 1 : 14$, т. е. относительное преобладаніе основного капитала надъ оборотнымъ

въ 3—4 раза болѣе, чѣмъ въ прядильнѣ (Sax II, 226). Слѣдующая таблица даетъ возможность сравнить эти данныя съ данными для американскихъ желѣзныхъ дорогъ по различнымъ областямъ весьма различнымъ по степени интенсивности (см. стр. 224.)

Эта таблица представляетъ много поучительнаго, по скольку, по крайней мѣрѣ, можно считать цифры, даваемые ею, вѣрными (Кирка называетъ ихъ официальными и считаетъ вѣрными). Изъ этой таблицы слѣдуетъ, прежде всего, что отношеніе оборотнаго капитала къ основному колеблется въ весьма широкихъ предѣлахъ, при томъ отнюдь нельзя сказать, что наименьшая относительная цифра оборотнаго капитала соответствуетъ наиболѣе интенсивнымъ путямъ, скорѣе наоборотъ. Прежде, однако, чѣмъ прійти къ окончательному выводу, надобно рѣшить вопросъ: какія дороги слѣдуетъ считать наиболѣе интенсивными? Тѣ-ли, сумма основного (строительнаго) капитала коихъ, по расчету на единицу протяженія, — наивысшая, или какія—либо иныя, и, вообще, какіе признаки указываютъ на наиболѣе интенсивную эксплуатацію даннаго пути? Обыкновенно указателемъ избирается число тонномиль или тоннокилометровъ или пудоверствъ на единицу линейнаго протяженія пути. Но Кирка не приводитъ этихъ данныхъ для американскихъ дорогъ;¹⁾ потому мы должны найти какихъ либо иныхъ указателей. Такъ какъ дѣло идетъ о движеніи, то понятно, интенсивность движенія указывается ближайшимъ образомъ тѣми составными частями капитала, которыя служатъ только непосредственно для передвиженія. Таковы—вагоны и локомотивы (подвижной составъ): число ихъ на извѣстное протяженіе дороги можетъ служить для приблизительнаго указанія интенсивности²⁾.

¹⁾ Пиже мы приведемъ нѣкоторые данныя о движеніи по американскимъ дорогамъ по Schaffle (*Amerikanische Conncurrenz.*); но къ сожалѣнію данныя эти не могутъ быть сопоставлены съ приведенными здѣсь данными, вслѣдствіе разной группировки дорогъ. Говоря вообще, данныя Шеффе подтверждаютъ высказываемыя здѣсь соображенія и заключенія объ интенсивности.

²⁾ Именно только приблизительнаго, потому что: съ одной стороны, локомотивы могутъ быть разной силы, а вагоны разной вмѣстимости и, слѣдовательно, въ зависимости отъ этого, производительность тѣхъ и другихъ можетъ быть различна; а съ другой—при одинаковой силѣ локомотивовъ и вмѣстимости вагоновъ, производительность можетъ быть различна въ зависимости отъ быстроты движенія поѣздовъ, степени нагрузки ихъ, распределенія грузовъ и т. п.

	Штаты Новой Англіи	Средніе Штаты	Южныя Штаты	Западные Штаты	Тихоок. штаты и территоріи
Д А Н Н Ы Я · З А 1 8 8 1 Г О Д Ъ .					
a) Стоимость постройки дол.	321.074 026	1.416.450.210	672.474.545	2.771.109.312	396.888.838
b) Эксплуатир. дорогъ миль	6.261,58	16.213,11	14.002,49	52.974.58	5034,39
c) 1 миля стоитъ долларовъ	51.277	87.364	48,025	52,312	78,835
d) Расходъ эксплуатаціи ¹⁾	36.974.436	143.535.517	41.496.464	209.665.941	17.902.713
e) Отношеніе d : a . . .	1 : 8,7	1 : 9,9	1 : 16	1 : 13,2	1 : 22,2
f) Чистый доходъ . . .	15.916.373	84.862.704	22.240.623	134.756 593	18.878 066
g) f составляет % a . .	4,96%	5,99%	3,3%	4,5%	4,76%
h) на 100 миль локомотивъ	26	39	17	18	11,5
2) вагоновъ товар.	562	1622	337	551	218
3) вагоновъ пас. ²⁾	46	42	15,5	13	14

¹⁾ Такъ мы переводимъ Betriebskosten, подъ которыми Курка, очевидно, разумѣетъ всѣ расходы, включая и ремонтъ, такъ какъ, вычитая эту сумму изъ валового дохода, получаетъ чистый доходъ. Таблица заимствована у Курка p. 279. причемъ величины c) e) и g) вычислены мною.

²⁾ Съ почтовыми и багажными (рубрики Personenwagen, Gepäck =, Post = и Expresswagen у Курка.)

Принявъ эти величины за указателей интенсивности пути, приходим къ выводу, что наиболѣе интенсивны будутъ дороги средних штатовъ,¹⁾ имѣющія наибольшее число какъ вагоновъ (особенно товарныхъ), такъ и локомотивовъ на 100 миль пути. Эти дороги и по величинѣ капитала на единицу пути будутъ наиболѣе интенсивны; но отношеніе оборотнаго капитала къ основному здѣсь относительно высоко (выше 1:10) и съ этой стороны выше ихъ стоятъ только дороги штатовъ Новой Англіи. Последнія, въ свою очередь, никакъ не могутъ считаться путями экстенсивными и даже, наоборотъ, — приводятся обыкновенно (Sax II, 329), какъ примѣръ интенсивныхъ путей. И дѣйствительно, по числу локомотивовъ и товарныхъ вагоновъ на 100 миль пути онѣ занимаютъ слѣдующее мѣсто за дорогами средних штатовъ, а по числу пассажирскихъ вагоновъ даже превосходятъ ихъ на 100%. Принимая во вниманіе эти отношенія, — можно сказать, что дороги штатовъ Новой Англіи отличаются болѣе интенсивнымъ пассажирскимъ движеніемъ и болѣе слабымъ (экстенсивнымъ) товарнымъ движеніемъ, чѣмъ дороги средних штатовъ. Остальныя три группы дорогъ представляются относительно гораздо болѣе экстенсивными. Замѣчательно, при этомъ, — что, если сопоставить группы дорогъ въ рядъ по степени интенсивности, указываемой количествомъ подвижнаго состава, — то окажется, что *оборотный капиталъ составляетъ тѣмъ большую долю основнаго, чѣмъ дорога интенсивнѣе* и единственное исключеніе представляютъ дороги Новой Англіи, гдѣ, — очевидно вслѣдствіе преобладанія (относительнаго) пассажирскаго движенія, — оборотный капиталъ играетъ нѣсколько большую еще роль, чѣмъ соотвѣтствуетъ интенсивности этихъ дорогъ (считая ее ниже интенсивности дорогъ средних штатовъ)²⁾. И это соотвѣтствіе между относительною величиною оборотнаго капитала и интенсивностью эксплуатаціи

¹⁾ Нью-Йоркъ, Пенсильванія и проч.

²⁾ Цифры американской желѣзнодорожной статистики не совсѣмъ пригодны для такого рода выводовъ и мы довольствуемся ими только потому, что у насъ нѣтъ подъ руками матеріала относительно дорогъ другихъ странъ; да къ тому же выводы американской статистики въ данномъ случаѣ не противорѣчатъ теоретическимъ соображеніямъ.

пути никакъ нельзя считать случайностью; оно *есть* наоборотъ, *выраженіе характера затратъ на желѣзныхъ дорогахъ*: разъ желѣзная дорога построена, основной капиталъ извѣстнаго размѣра затраченъ, то для полнаго использованія его необходимо чтобы движеніе достигло извѣстной силы. Эту силу, — интенсивность движенія, при которой достигается наилучшее использование даннаго основного капитала Sax называетъ — „относительнымъ максимумомъ интенсивности (relativer Intensitäts—Maximum);“ но лучше называть ее, — какъ мы и будемъ впредь, — предѣломъ интенсивности движенія. Понятно, что пока этотъ предѣлъ не достигнутъ, увеличеніе движенія будетъ вызывать увеличеніе оборотнаго капитала абсолютно, а слѣдовательно, и относительно основного капитала, такъ какъ послѣдній по предположенію, представляетъ постоянную величину.

Такимъ образомъ, нашъ выводъ объ относительномъ значеніи основного и оборотнаго капитала желѣзныхъ дорогъ не вполнѣ совпадаетъ съ выводомъ Sax'a. Оказывается,¹⁾ прежде всего, что отношеніе оборотнаго капитала къ основному — колеблется въ довольно широкихъ предѣлахъ, и можетъ быть, далеко не всегда оборотный капиталъ представляетъ столь незначительную долю основного, какъ въ примѣрѣ Сакса (нѣмецкія дороги); тѣмъ не менѣе отношеніе это еще весьма велико, т. е. оборотный капиталъ представляетъ здѣсь столь незначительную часть капитала предпріятія, какъ едва ли это имѣетъ мѣсто въ какомъ либо иномъ видѣ промышленныхъ предпріятій. Но гораздо важнѣе для нашей цѣли выводъ, который можно сдѣлать изъ приведенныхъ данныхъ. Именно: *оборотный капиталъ тѣмъ меньше относительно основного чѣмъ слабѣе движеніе и обратно*: онъ составитъ тѣмъ большую долю основного капитала, чѣмъ сильнѣе движеніе по дорогѣ. Сказанное здѣсь о роли капиталовъ разныхъ видовъ приводитъ насъ отъ техническихъ особенностей желѣзныхъ дорогъ къ экономическимъ, изученіемъ которыхъ мы теперь и займемся.

¹⁾ Странно, что Sax, указавъ предѣлъ интенсивности (I, 60) не усмотрѣлъ этого соотношенія между величиной оборотнаго и основного капитала; вѣроятно, это произошло вслѣдствіе того, что онъ, совершенно не кстати, ввелъ здѣсь факторъ цѣны транспорта. Во всякомъ случаѣ указанное соотношеніе имѣетъ большое значеніе для теоріи тарифовъ, какъ увидимъ ниже.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Стоимость транспорта по желѣзнымъ дорогамъ.

§ 1. „Законъ хозяйственности,“ говоритъ Sax, (I, 20), „по отношенію къ путямъ сообщенія, выразится въ стремленіи къ удешевленію транспорта, въ соединеніи съ качественнымъ улучшеніемъ его относительно быстроты, безопасности, способности расширяться (*Ausdehnungsfähigkeit*) и приспособляемости транспорта къ качествамъ транспортируемыхъ предметовъ. Быстрота, безопасность и другія качества достигаются техникой путей сообщенія, о которой мы уже говорили. Теперь насъ будетъ занимать только удешевленіе транспорта. Чтобы установить, на сколько такое удешевленіе возможно при помощи желѣзныхъ дорогъ, нужно, прежде всего, рассмотреть, отчего зависитъ стоимость транспорта самимъ желѣзнымъ дорогамъ. Но здѣсь мы встрѣчаемся еще съ вопросомъ, что нужно разумѣть подъ именемъ стоимости транспорта? „Стоимость транспорта на тонно-километръ можно разсматривать съ трехъ различныхъ точекъ зрѣнія,“ говоритъ Nördling.¹⁾ или а) включая проценты на основной капиталъ, или б) дѣля собственно текущіе расходы на число дѣйствительно доставленныхъ тоннокилометровъ, или, наконецъ, с) опредѣляя собственно только прибавку расхода, которая вызывается каждой слѣдующей *прибавочной* (сверхъ дѣйствительно транспортированныхъ) тонной товара, или, что то-же, — уменьшеніе расхода, которое произошло бы, если бы пришлось транспортировать на одну тонну менѣе.“ (Такъ какъ вычисленія производятся на тоннокилометръ, то слѣдовало бы сказать, „на тоннокилометръ,“ а не тонну, „болѣе“ или „менѣе“). Nördling не считаетъ для обыкновенныхъ случаевъ рациональнымъ вводить въ счетъ проценты и погашеніе на основной капиталъ. „Если, говоритъ онъ, вычисленіе, принимая во вниманіе и проценты, показываетъ, что транспортъ на австрійскихъ дорогахъ обходится дороже, чѣмъ на нѣмецкихъ, то что это значить?

¹⁾ Die Selbstkosten des Eisenbahntransportes und die Wasserstrassenfrage in Frankreich, Preussen und Oesterreich, von Wilh. v. Nördling. Wien. 1885.

Значить ли это, что австро-венгерскія дороги построены слишком дорого? или что въ Австріи процентъ выше? или что расходы текущіе слишкомъ высоки?“ Такъ, коммисія французской *enquête* 1871 г. нашла, что, при фактически взимавшемся среднемъ тарифѣ въ 5,81 сант. за тонно кил., дивидендъ (сверхъ процентовъ) падалъ на каждый тоннокилометръ въ размѣрѣ 1,30 сантима и отсюда заключила, что „безъ вреда для интересовъ кредиторовъ дороги, тарифъ не можетъ быть пониженъ болѣе, какъ до $5,81 - 1,30 = 4,51$ сант.“ „Это ложное заключеніе“ говоритъ Nögdling, ... „явилось слѣдствіемъ того, что проценты на капиталъ включены въ транспортные расходы и распределены равномерно на пассажирокилометръ и тоннокилометръ. Такое распределеніе съ перваго взгляда можетъ казаться рациональнымъ, но по существу, однако, все же оно произвольно. Почему не можетъ быть допущено, спрашиваетъ авторъ, чтобы управленіе желѣзной дороги, покрывши проценты изъ доходовъ отъ транспорта пассажировъ или товаровъ высшихъ классовъ, поставило тарифъ на малоцѣнные товары, не обращая вниманія на проценты, или съ меньшимъ участіемъ въ нихъ?“

Но кромѣ того, авторъ полагаетъ, что „включеніе процентовъ въ стоимость производства (*Selbstkosten*) противно и употребленію этого выраженія въ обыденной рѣчи,“ ибо „подъ обыденнымъ понятіемъ стоимости производства подразумѣвается, что развѣ данный транспортъ отпадаетъ, — то и соответствующій расходъ (стоимость производства) сберегается. Это не имѣетъ мѣста относительно процентовъ и погашенія.¹⁾ Включеніе процентовъ и амортизаціи

¹⁾ Совершенно обратно, Сах считаетъ расходъ на процентъ составной частью стоимости производства (*Selbstkosten*), но не вводитъ (совершенно правильно.) этого расхода въ счетъ расходовъ эксплуатаціи (*Betriebskosten*.) Послѣдніе онъ раздѣляетъ на три части: 1. погашеніе основнаго капитала (*Abnützungsquote*); 2. расходъ на матеріалъ (*Materialquote*) и 3. жалованье (*Lohnquote*). Замѣтимъ здѣсь, что подъ „погашеніемъ“ здѣсь разумѣется именно расходъ на возстановленіе и поддержаніе основнаго капитала въ состояніи годности для эксплуатаціи, а не выкупъ капитала, употребленнаго на постройку; въ послѣднемъ смыслѣ погашеніе, какъ будетъ сказано далѣе въ текстѣ, не можетъ считаться составной частью расхода.

въ стоимость производства повело бы еще къ той аномаліи, что въ тотъ день, когда окончится погашеніе какого либо займа или акціонернаго капитала, — соотвѣтствующая этому погашенію доля отпала-бы и такимъ образомъ цифра стоимости производства претерпѣвала-бы странныя колебанія. Единственное вліяніе, какое могутъ оказывать проценты на тарифъ, состоитъ въ томъ, что, смотря по большей или меньшей рентабельности, при установленіи тарифовъ, руководились-бы болѣе или менѣе фискальной цѣлью.“

Мы признаемъ важность многихъ, сдѣланныхъ Nördling'омъ, возраженій противъ включенія процентовъ и погашенія въ стоимость производства, или расходы желѣзнодорожнаго предпріятія ¹⁾. Точно также вѣрно, что включеніе погашенія (акціонернаго капитала) въ расходы желѣзной дороги представляетъ аномалію и именно потому, что погашеніе акціонернаго капитала или займа желѣзной дороги имѣетъ совершенно иной смыслъ, чѣмъ погашеніе (амортизація) во всѣхъ другихъ промышленныхъ предпріятіяхъ. Если сельскій хозяинъ списываетъ со стоимости рабочихъ лошадей или пауговъ, за годъ службы, 10⁰/о первоначальной ихъ цѣны, то это обозначаетъ, что они, дѣйствительно, потеряли столько своей цѣнности и, хотя нормально потребительная цѣнность этихъ частей капитала не должна уменьшаться, — т. е. онѣ должны оставаться годными для той службы, для какой предназначены, и возобновленіе (покупка новыхъ орудій) покрываетъ уменьшеніе цѣнности вслѣдствіе изнашиванія, тѣмъ не менѣе списываніе части цѣнности на изнашиваніе необходимо, иначе, когда данная часть капитала придетъ въ совершенную негодность, пришлось бы сразу списать слишкомъ много. Наконецъ, никогда не бываетъ, чтобы возобновленіе было полное и это особенно относительно такихъ значительныхъ частей капитала, каковы напр. постройки, да и от носительно другихъ частей, напр. при арендѣ.

Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ нормально никогда не должно быть, чтобы изнашиваніе какой либо части капитала не покрыва-

¹⁾ Читатели уже знаютъ (см. ренту), что и съ нашей точки зрѣнія проценты не представляютъ расхода предпріятія, а потому и не могутъ входить въ стоимость производства, выражаемую авансированнымъ капиталомъ.

лось годичнымъ возобновленіемъ и капиталъ весь полностью продолжаетъ существовать и гораздо чаще будетъ увеличиваться въ цѣнности, чѣмъ уменьшаться ¹⁾. Погашеніе акціонернаго капитала или займа представляетъ только уплату первоначальной цѣнности капитала предпріятія срочными долями и соотвѣтствуетъ въ сельскомъ хозяйствѣ уплатѣ долга банку, когда заемъ былъ сдѣланъ для покупки имѣнія.

Но совсѣмъ не то относительно процентовъ. Правда, конечно, что они не составляютъ расхода въ настоящемъ смыслѣ и сумма ихъ не уменьшится, если отпадетъ часть транспорта. Но все-же они здѣсь въ гораздо болѣе степени расходъ, чѣмъ то погашеніе, о которомъ только что шла рѣчь. Для того, чтобы предпріятіе было поставлено правильно, необходимо, чтобы текущій доходъ покрывалъ проценты (разумѣя обыкновенный текущій процентъ на капиталъ, напр. въ размѣрѣ гарантіи правительства, когда она существуетъ); но вовсе нѣтъ надобности, чтобы покрывалась та часть, которую называютъ амортизаціею. Это потому уже, что могутъ существовать условія, когда амортизація и фактически будетъ отсутствовать. Таковъ, напр. случай, когда капиталъ собранъ не на акціи и облигаціи, а на рентныя (непогашаемыя) обязательства. Но здѣсь важнѣе другое обстоятельство. Величина основного капитала, а, слѣдовательно, и насчитываемыхъ на него процентовъ — находится въ нѣкоторомъ соотношеніи съ величиною текущихъ расходовъ; можно даже сказать, что величина текущихъ расходовъ тѣмъ выше, по расчету на единицу транспорта, чѣмъ меньше основной капиталъ и обратно. Къ тому же аргументъ Nördling'a, — что расходъ на покрытіе процента не отпадаетъ, если количество транспортируемаго товара уменьшится, — не выдерживаетъ критики. Если-бы принимать за стоимость производства только ту долю расхода, которая отпадаетъ съ отпаденіемъ даннаго транспорта, то весьма большая часть и другихъ расходовъ не должна бы входить въ стоимость производства, ибо, — какъ указываетъ и самъ Nörd-

¹⁾ Постройки (жилыя и нежилыя зданія—Hochbauten) могутъ, правда, и здѣсь составлять исключеніе, но наиболѣе цѣнныя части капитала—путь и подвижной составъ—во всякомъ случаѣ должны поддерживаться въ прежней годности и, слѣдовательно, въ прежней цѣнности.

ling, — такихъ постоянныхъ, независимыхъ отъ транспорта расходовъ весьма много, помимо процентовъ.

§ 2. На основаніи сказаннаго въ предыдущемъ §-ѣ мы находимъ, что вообще выключеніе процентовъ на основной капиталъ ¹⁾ желѣзной дороги изъ суммы расходовъ, съ цѣлью опредѣленія стоимости производства работы дороги, — невѣрно. Конечно, сумма процентовъ зависитъ отъ условій, независимыхъ отъ движенія, каковы, напр., высота процента въ данной странѣ и т. п. Но все же сумма процента на капиталъ, причитающаяся на единицу груза, не вполне независима отъ движенія и именно потому, что какъ мы уже указали, увеличеніе интенсивности движенія вызываетъ съ одной стороны — до извѣстнаго предѣла — повышеніе расхода оборотнаго капитала, а съ другой — это самое повышеніе расхода вызываетъ стремленіе къ увеличенію основнаго капитала, съ цѣлью именно уменьшенія текущихъ расходовъ оборотнаго капитала. Поэтому мы находимъ, что примѣненный г. Чупровымъ методъ вычисленія стоимости транспорта болѣе соответствуетъ цѣли, хотя, какъ увидимъ далѣе, — и методъ Nördling'a имѣетъ значеніе для рѣшенія нѣкоторыхъ частныхъ вопросовъ. Въ способѣ вычисленія г. Чупрова мы признаемъ неправильнымъ только включеніе погашенія въ сумму расходовъ; но, происходящая вслѣдствіе этого ошибка — меньше, чѣмъ при игнорированіи затратъ на процентъ или, какъ называется эту статью расхода г. Чупровъ, — издержки на капиталъ сооруженія, разумѣя въ томъ числѣ и погашеніе. Нужно, при томъ, замѣтить, что, вслѣдствіе способа изложенія г. Чупрова, расходъ на капиталъ (процентъ и погашеніе) легко можетъ быть выдѣленъ изъ общаго итога; въ отдѣльныя же статьи онъ совсѣмъ не введенъ и потому величина эта совершенно не препятствуетъ анализу расходовъ по отдѣльнымъ статьямъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

¹⁾ Конечно, то, что разумѣлось выше подъ основнымъ капиталомъ (въ смыслѣ политической экономіи), не вполне соответствуетъ тому, что разумѣютъ подъ именемъ строительнаго или основнаго (акціонерно-облигаціоннаго) капитала желѣзныхъ дорогъ. Въ послѣдній входятъ, какъ извѣстно, различныя статьи, которыя не могутъ быть зачислены въ капиталъ съ политико-экономической точки зрѣнія. каковы напр: уплата процентовъ на облигаціонный капиталъ во время постройки дороги или „парламентскіе расходы“ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Оставляя въ сторонѣ разныя такъ называемыя искусственныя издержки (барыши концессионеровъ и банкировъ и пр.), мы проанализируемъ только, слѣдуя г. Чупрову, главные статьи дѣйствительныхъ издержекъ. Начнемъ съ затратъ на капиталъ, которыя обусловливаются, съ одной стороны, стоимостью постройки, съ другой — высотой процента. Изъ этихъ двухъ составныхъ частей, первая — сооруженіе пути — въ свою очередь слагается изъ нѣсколькихъ частей, которыя мы и рассмотримъ отдѣльно.

Изъ всѣхъ расходовъ по сооруженію, наибольшее значеніе имѣетъ постройка самого пути и его принадлежностей, такъ какъ эта статья поглощаетъ на разныхъ дорогахъ отъ 44% (Кельно-Минденская дорога) до 77% (второстепенныя дороги Франціи) и вообще рѣдко спускается ниже 50% стоимости всей постройки. Величина затратъ обусловливается главнымъ образомъ техническими условіями и формой поверхности, т. е. природными условіями. Напримѣръ, въ приведенной выше таблицѣ относительно американскихъ дорогъ — разница въ стоимости дорогъ западныхъ и тихоокеанскихъ штатовъ обусловливается, на первомъ мѣстѣ, различіемъ прорѣзываемой поверхности. Первые проходятъ по преріи, представляющей почти вполнѣ горизонтальную поверхность и, слѣдовательно, требовали очень мало затратъ на земляныя работы (туннели, насыпи), искусственныя сооруженія (мосты, аквадуки и пр.); вторыя, наоборотъ, пересѣкаютъ горы и требовали наибольшаго количества затратъ на указанныя статьи. Г. Чупровъ объясняетъ и замѣченное всюду повышеніе стоимости постройки желѣзныхъ дорогъ въ первой половинѣ 70-хъ годовъ, сравнительно съ предшествующимъ періодомъ, — тѣмъ обстоятельствомъ, что первыя дороги проведены по наиболѣе удобнымъ низменнымъ мѣстамъ, а послѣдующія частью при менѣе благопріятныхъ почвенныхъ условіяхъ. Но, въ дѣйствительности это обстоятельство могло имѣть только очень ограниченное значеніе ¹⁾ (развѣ только относительно

¹⁾ Въ дѣйствительности многія обстоятельства содѣйствовали повышенію стоимости построекъ въ 70-хъ годахъ. Таковы: а) повышеніе цѣны земли, вызванное повышеніемъ интенсивности хозяйства, благодаря проведенію первыхъ дорогъ; б) повышеніе цѣны древеснаго матеріала для шпальт, но, особенно, в) повышеніе цѣны желѣза которое было весьма значительно,

линій почти параллельных), такъ какъ выборъ направленія и мѣста проведенія первыхъ дорогъ сообразовался, конечно, прежде всего, съ потребностью въ нихъ и потому первыя дороги были во многихъ случаяхъ — дороги каменноугольныхъ районовъ, какъ извѣстно, вовсе не равнинныхъ ¹⁾).

Но какъ ни важно само по себѣ вліяніе поверхности на стоимость пути, еще важнѣе, можетъ быть, экономическія причины, которыя частью также отражаются на техникѣ постройки (радіусы кривыхъ, величины уклоновъ, матеріалъ и прочность мостовъ и другихъ искусственныхъ сооружений) отчасти вліяютъ и независимо отъ той или гругой техники. Такова, напр., цѣна земли, которая обусловливается, главнымъ образомъ, интенсивностью хозяйства области. (Примѣръ извѣстной Metropolitan, прорѣзывающей Лондонъ и обошедшейся свыше 100 тыс. фунт. штерл. за версту, главнымъ образомъ, вслѣдствіе дороговизны земли. Чупровъ I, 101). Не меньшее значеніе имѣетъ цѣна рабочей силы — рабочая плата; высотой ея въ Америкѣ и вообще въ странахъ экстенсивныхъ и мало населенныхъ объясняется, между прочимъ, относительно высокая стоимость дорогъ. Наконецъ, расходъ по этой статьѣ обусловливается цѣною потребныхъ матеріаловъ, на первомъ мѣстѣ дерева и желѣза. Изъ этихъ матеріаловъ первый, обыкновенно, дешевле въ странахъ экстенсивнаго хозяйства, второй — въ странахъ интенсивныхъ, съ болѣе развитой горной промышленностью. Въ экстенсивныхъ мѣстностяхъ степного характера (американскія преріи и наши степи) — тотъ и другой матеріалъ относительно дороги. Указанныя условія, — дороговизна матеріаловъ и работы, — безъ сомнѣнія, столь же часто были причиной несовершенства въ техническомъ отношеніи дорогъ экстенсивныхъ странъ, какъ и расчетъ на слабое движеніе, при которомъ и менѣе совер-

что можно видѣть изъ сравненія цѣнъ его за этотъ періодъ съ цѣнами въ послѣдующій періодъ. По Neumann'a Spallart'y (Uebers. d. Weltwirthschaft Jahrgang 1883/4) клеветендское желѣзо стоило въ 1873 г. — 109 шилл. тонна, въ 1880-мъ 50 шилл. 6 пенс., въ 1885-мъ 33 шилл. Вестфальское желѣзо (Spiegeleisen) стоило въ 1871 г. 108 мар., въ 1873 мѣ 234 мар., въ 1880-мъ 72 м. и въ 1885 только 43 до 51 м.

¹⁾ „Die ersten Bahnen waren Bergwerksbahnen“, говорить Sax II, p. 53.

шенный путь оказывался удовлетворительнымъ. На столько о стоимости самого пути.

§ 3. Переходя къ расходамъ на подвижной составъ, представляющій вторую по важности составную часть основного капитала дорогъ, замѣтимъ, что эта часть отличается бѣльшей подвижностью, чѣмъ стоимость пути и находится въ бѣльшей зависимости отъ движенія. Поэтому и относительное значеніе ея въ стоимости постройки дороги колеблется въ бѣльшей широкихъ предѣлахъ. По даннымъ для дорогъ разныхъ странъ, приведеннымъ у г. Чупрова, расходъ на подвижной составъ составляетъ 6,6% до 34% ¹⁾. Количество и качество, а слѣдовательно и стоимость подвижного состава зависятъ, на первомъ мѣстѣ, отъ количества и качества движенія. Здѣсь важно не только то, что въ одномъ случаѣ преобладаетъ товарный, въ другомъ пассажирскій транспортъ или послѣдній играетъ бѣльшую или меньшую роль, но еще и 1) *качество товара*, 2) *направленіе* и 3) *распределеніе во времени движенія товаровъ*, — играютъ значительную роль. 1) Нѣкоторыя товары, — какъ напр. уголь, руда, камни, — допускаютъ наибѣлье простое и дешевое устройство подвижного состава (платформы); другіе, наоборотъ, требуютъ тщательной защиты ихъ отъ вліянія атмосферическихъ дѣятелей (мануфактурныя издѣлія и земледѣльческіе продукты) и потому, если послѣдніе составляютъ главную или только важную составную часть транспорта, происходитъ увеличеніе расхода на подвижной составъ. 2) *Направленіе движенія* оказываетъ вліяніе въ томъ смыслѣ, что чѣмъ движеніе бѣлье направлено въ одну сторону, тѣмъ бѣльшее количество подвижного состава потребуется на то же количество груза. Направленіе, въ сторону котораго происходитъ наибѣльшее движеніе, называется прямымъ, а противоположное обратнымъ. Количество обратныхъ грузовъ имѣетъ огромное значеніе для экономики желѣзныхъ дорогъ и мы увидимъ впослѣдствіи, что стремленіе къ полученію ихъ и почти необходимость въ нихъ, является однимъ изъ важныхъ факторовъ, обуславливающихъ вліяніе желѣзныхъ дорогъ. Здѣсь

¹⁾ См. объ этомъ также вышеприведенныя данныя объ американскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

замѣтимъ только, что такимъ одностороннимъ направленіемъ грузовъ страдаютъ особенно страны земледѣльческія, съ мало развитой промышленной дѣятельностью, ибо доставляютъ онѣ земледѣльческое сырье, продуктъ объемистый, а получаютъ продукты обрабатывающей промышленности, имѣющіе несравненно меньшій объемъ и вѣсъ. 3) Тѣ же земледѣльческія страны неблагопріятно поставлены и по отношенію *распредѣленія грузовъ во времени*, ибо главный продуктъ — зерно — поспѣваетъ и доставляется на рынокъ въ определенное время, потому втеченіи извѣстнаго, короткаго относительно, промежутка времени (у насъ, напр., осени и начала зимы) скопляется огромная масса груза, для перевозки которой необходимо весьма большой подвижной составъ, который затѣмъ, въ теченіи ббльшей части года, долженъ стоять безъ дѣла. Относительно расходовъ на третью статью основного капитала, — зданія (Hochbauten), — замѣтимъ только, что количество ихъ обусловливается интенсивностью движенія (количествомъ станцій), а цѣнность, главнымъ образомъ, ббльшимъ или меньшимъ развитіемъ пассажирскаго движенія. Американскія дороги, особенно западныхъ штатовъ во многихъ случаяхъ совсѣмъ не имѣютъ станціонныхъ зданій для публики, а въ мѣстахъ стоянокъ только жилья для прислуги (Leyen, Sering, Kupka).

§ 4. Всѣ указанныя до сихъ поръ обстоятельства характеризуютъ ту или другую стоимость постройки желѣзной дороги. Но, такъ какъ мы изслѣдуемъ эту величину только съ цѣлью узнать величину расхода дороги, опредѣляющаго стоимость производства транспорта, то для насъ меньшее значеніе имѣетъ высота процента, такъ какъ уровнемъ процента расходъ дороги на основной капиталъ опредѣляется на столько-же, на сколько и величиной самого капитала. Извѣстно, что процентъ тѣмъ выше, чѣмъ больше еще въ странѣ господствуетъ натуральное хозяйство, чѣмъ менѣе страна развита въ хозяйственномъ отношеніи, чѣмъ меньше въ ней развита обрабатывающая промышленность и чѣмъ менѣе въ ней подвижнаго капитала. Въ свою очередь, величина движимаго (подвижнаго, текущаго—*fließendes*) капитала въ странѣ выражается, на первомъ мѣстѣ, количествомъ обращающихся мѣновыхъ знаковъ — денегъ, все равно въ какой бы формѣ эти деньги не представлялись;

потому, процентъ будетъ тѣмъ ниже, чѣмъ больше въ странѣ денегъ. При развитіи въ настоящее время всемірнаго хозяйства этотъ факторъ имѣетъ, конечно, меньшее значеніе, чѣмъ въ прежнее время, но вліяніе его сказывается именно тѣмъ, что при оживленіи промышленной дѣятельности, — вызывающемъ въ огромномъ большинствѣ случаевъ увеличеніе затратъ на основной капиталъ, — является повышеніе заемнаго процента. Желѣзныя дороги, требующія особенно большихъ основныхъ капиталовъ, служатъ, поэтому, часто сами причиною повышенія заемнаго процента. Это доказываетъ экономическая исторія западной Европы за послѣднія десятилѣтія, и, именно, фактъ общаго повышенія уровня заемнаго процента съ 40-хъ годовъ и до конца 60-хъ или половины 70-хъ годовъ, т. е. въ періодъ усиленной дѣятельности по части постройки желѣзныхъ дорогъ ¹⁾.

Слѣдующая таблица показываетъ долю расходовъ на капиталъ въ общей суммѣ расходовъ дорогъ различныхъ странъ, по вычисленію Stürmer'a, за 1875 годъ ²⁾.

	Высота процента	% на капиталъ требуетъ марокъ на 1 километръ пути	Текущій расходъ марокъ	Оплата капитала составляетъ % расхода
Англія	4	19208	25248	43
Бельгія	4	11356	19813	36
Голландія	4	9550	9848	49

¹⁾ Болѣе подробныя указанія относительно высоты процента изложены авторомъ въ другомъ мѣстѣ (см. Юрид. Вѣст. 1899 г. N. 1-ый, статья „Прибыль и процентъ“).

²⁾ Sax (II, 368) дѣлаетъ изъ этой таблицы совершенно не основательный выводъ. Останавливая свое вниманіе на Германіи, Sax находитъ, что значительная величина текущаго расхода есть слѣдствіе малой экономичности, — упрекъ, который онъ направляетъ собственно противъ государственнаго управленія желѣзными дорогами, указывая, что въ 1867 году (когда государство не владѣло еще многими линіями), текущій расходъ (кроме процента на капиталъ) составлялъ значительно меньшую долю общей суммы расхода. По нашему мнѣнію, этотъ послѣдній фактъ доказываетъ только, что въ 1867 году интенсивность движенія была меньше, чѣмъ теперь и это заключеніе подтверждается цифрами таблицы относительно Англіи и Бельгіи, гдѣ, — именно вслѣдствіе значительной интенсивности движенія, — сумма текущаго расхода относительно весьма велика.

Франція	4	14755	15725	48
Германія	5	12822	18480	41
Австро-Венгрія	5	13497	11643	53
Италія	5	12171	9721	55
Россія	6	12693	15603	45
Вся Европа	5	15422	16486	48
Сѣв. Америка	6	9408	11062	46

Приведенныя цифры показываютъ только сумму расхода на капиталъ по расчету на километръ пути; но это еще не опредѣляетъ достаточно полно вліяніе расхода капитала на стоимость желѣзнодорожнаго транспорта. Для опредѣленія послѣдней величины, нужно, очевидно, принять во вниманіе, на какое число транспортныхъ единицъ падаетъ данная сумма, иначе — на сколько интенсивно движеніе по дорогѣ. Уже относительно незначительное колебаніе общей суммы платы за капиталъ по расчету на километръ дороги, указываетъ, что при различной силѣ движенія падающая на единицу транспорта сумма должна измѣняться въ весьма широкихъ предѣлахъ. И дѣйствительно, г. Чупровъ пришелъ къ выводу, что на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ сумма платы за капиталъ составляетъ на 1000 пудовѣрствъ отъ 9,97 коп. (Московско-Рязанская) до 64,5 коп. (Козловско-Тамбовская) ¹⁾; точно также на желѣзныхъ дорогахъ Пруссіи — на пудъ товара падаетъ только 0,83 коп. платы за капиталъ, а въ Россіи 3,28 коп., т. е. въ четверо болѣе, хотя на версту пути расходъ на капиталъ въ обѣихъ странахъ почти одинаковъ (4272 руб. въ Пруссіи и 4113 руб. у насъ). То и другое явленіе есть слѣдствіе различной плотности движенія; такъ, Московско-Рязанская дорога имѣла въ указанномъ году свыше 50 милліоновъ пудовѣрствъ на версту пути, тогда какъ Козловско-Тамбовская всего только 6,5 милл.; точно также въ Пруссіи на версту пути прошло 510650 пуд. груза, а въ Россіи только 125629 пуд. Это уменьшеніе расхода на капиталъ, по мѣрѣ увеличенія интенсивности движенія, составляетъ одну изъ главныхъ причинъ, побуждающихъ дорогу стремиться къ увеличенію транспортируемой

¹⁾ Для перевода пассажирскаго движенія въ пудовѣрствы, г. Чупровъ принимаетъ пассажира равноцѣннымъ 30 пудамъ товара.

массы и дѣлающей для нея возможной, по мѣрѣ достиженія этого результата понижать плату за перевозку. Последнему, впрочемъ, можетъ противодействовать повышеніе текущихъ расходовъ (оборотнаго капитала).

§ 5. Переходимъ къ разсмотрѣнію текущихъ расходовъ. Г. Чупровъ пришелъ къ выводу, что „не смотря на разнообразіе въ условіяхъ эксплуатаціи, расходы, приведенные къ верстѣ дороги, представляютъ въ разныхъ странахъ Европы небольшія отклоненія“. Для сравненія взяты: Великобританія, Россія, Пруссія, Союзъ Германскихъ желѣзныхъ дорогъ и Австрія, причемъ колебанія оказываются отъ 4502 р. (Австрія) до 6517 рубл. (Великобританія). Эти цифры относятся къ концу 60-хъ и началу 70-хъ годовъ и, какъ видно изъ данныхъ Сах'а за 1875 г. (см. предъидущую таблицу), не подтверждаются въ послѣдующіе годы. Это обстоятельство имѣетъ, однако, малое значеніе для нашей цѣли, потому замѣтимъ только, что, по приводимымъ далѣе г. Чупровымъ (р. 141) даннымъ, цифра текущихъ расходовъ колеблется въ каждой странѣ въ весьма широкихъ предѣлахъ (въ Россіи, напр., въ 1869 г. отъ 13681 до 1851 р., т. е. на 600⁰/₀, а въ Германіи даже отъ 10212 до 745 р. т. е. на 1300⁰/₀); уже поэтому приведенное совпаденіе среднихъ цифръ для цѣлыхъ странъ слѣдуетъ считать чистой случайностью. Величина текущего расхода, конечно, должна находиться въ зависимости отъ количества движенія. Но, если принять почти одинаковый расходъ на версту пути, — какъ это слѣдуетъ изъ только что приведеннаго вывода г. Чупрова, — то оказывается, что расходы на версту поѣзда колеблются въ весьма широкихъ предѣлахъ: отъ 60 к. въ Великобританіи до 1 р. 38 к. въ Россіи. Это значитъ: тогда какъ расходъ на версту пути въ Россіи составляетъ 75⁰/₀ того же расхода въ Великобританіи, расходъ на версту поѣзда въ Россіи, обратно, составляетъ 230⁰/₀ расхода въ Великобританіи.

Эта огромная разниця показываетъ, что зависимость величины текущихъ расходовъ отъ движенія гораздо сложнѣе, чѣмъ можно было бы предполагать; что они, именно, вовсе не прямо пропорціональны количеству транспортныхъ единицъ. Дѣйствительно, обстоятельный анализъ, которому подвергъ г. Чупровъ расходы русскихъ желѣзныхъ дорогъ, показалъ, что многія статьи текущего расхода

почти независимы отъ движенія и, вслѣдствіе этого, здѣсь повторяется то же, что было замѣчено относительно расхода на капиталъ, т. е. чѣмъ больше плотность движенія, тѣмъ меньше сумма расхода, падающая на единицу транспорта. Мы не можемъ войти здѣсь въ подробную передачу этого анализа и приведемъ только самые важные выводы.

Всѣ текущіе расходы г. Чупровъ раздѣляетъ на нѣсколько рубрикъ, именно: 1) расходы центральнаго управленія, 2) расходы управленія дорогою и 3) управленія перевозкою ¹⁾. Относительно наименьшее значеніе имѣютъ расходы центральнаго управленія, поглощающія — въ среднемъ для цѣлыхъ странъ — отъ 5,1% (Австрія) до 10,1% (Англія); вмѣстѣ съ тѣмъ, эта группа расходовъ отличается наибольшимъ постоянствомъ абсолютной величины. Обратно, наибольшее относительное значеніе имѣютъ расходы по управленію перевозкою, составляющіе отъ 62% до 70%; наконецъ, управленіе дорогою занимаетъ среднее мѣсто, поглощая отъ 19,4 до 31,3% всѣхъ текущихъ расходовъ русскихъ дорогъ.

Къ издержкамъ центральнаго управленія причисляютъ: во первыхъ, расходы на содержаніе лицъ, въ рукахъ которыхъ находится главное завѣдываніе предпріятіемъ, и, во 2-хъ, разные расходы, не относящіеся непосредственно къ какой-либо отрасли (судебныя, почтовыя издержки, пошлины, налоги). Вслѣдствіе сложности железнодорожнаго дѣла и центральное управленіе представляетъ извѣстную сложность. „Будетъ-ли дорога велика или мала по своему протяженію или размѣрамъ оборотовъ, для нея, все равно, долженъ существовать представитель собственниковъ — правленіе, которое всегда устранивается коллегіально; должны существовать касса, бухгалтерія, статистика“, хотя число лицъ и можетъ измѣняться въ довольно широкихъ предѣлахъ въ каждой категоріи, но все же, какъ это число, такъ и сумма вознагражденія лицъ растутъ гораздо медленнѣе, чѣмъ протяженіе дороги или ея обороты; напр., на нѣмецкихъ дорогахъ число служащихъ колеблется отъ 15 до 2,3 человѣкъ на 100000 тал. дохода; на русскихъ дорогахъ, въ 1869

¹⁾ Такого-же почти дѣленія придерживается Sax (II, p. 359), раздѣляя всѣ расходы эксплуатаціи (см. выноски на стр. 228) на: *allegemeine Verwaltung, Bahnverwaltung* и *Transport-Verwaltung*.

году, Ряжско-Моршанская дорога, въ 121 версту, тратила на центральное управленіе 107 тыс. руб., тогда какъ Московско-Рязанская, при протяженіи въ $1\frac{1}{2}$ раза большею (196 верстъ), и при поверстномъ валовомъ доходѣ въ 7 разъ большею, — только 167 тысячъ. Вслѣдствіе такого постоянства величины расходовъ центральнаго управленія разныхъ дорогъ, оказывается, какъ видно изъ слѣдующей таблицы, что какъ процентное отношеніе этихъ расходовъ къ общей суммѣ текущихъ расходовъ (I), такъ и величина ихъ на версту пути (II) и на версту поѣзда (III) и 1000 пудовъ груза (IV) слагаются тѣмъ благоприятнѣе, чѣмъ длиннѣе дорога и чѣмъ интенсивнѣе движеніе по ней ¹⁾.

	Maximum	Minimum
I. 0/0 всѣхъ расход.	37,50/0 (Царскосельск.)	4,30/0 (Николаевск.)
II. На версту пути	4029 р. (она же 25 в. длины)	361 р. (ПБ.-Варшавская 2211 в.)
III. На версту поѣзда	59 к. (Козлов.-Тамбов.)	4,8 к. (Николаевск.)
IV. На 1000 пудовъ	19,91 к. (она же 6,5 м. пудовъ на 1 версту пути)	0,72 к. (она же 71 мил. пудовъ на 1 версту пути)

Эти колебанія указываютъ, на сколько увеличеніе интенсивности движенія и длины линіи уменьшаетъ значеніе расходовъ центральнаго управленія, какъ составной части стоимости транспорта.

§ 6. Вторая группа расходовъ, — *управленіе дорогою*, — состоитъ изъ нѣсколькихъ статей, въ томъ числѣ *содержаніе пути и зданій*, которое, въ свою очередь, также слагается изъ нѣсколькихъ долей. Изъ числа послѣднихъ, первая доля называется *надзоромъ пути*. Эта часть расхода состоитъ почти исключительно изъ оплаты труда (стрѣлочниковъ, барьерныхъ и дорожныхъ сторожей, дорожныхъ мастеровъ и инженеровъ ремонта пути). Вслѣдствіе того, что этотъ персоналъ служить для надзора, а таковой можетъ быть выполняемъ только на извѣстномъ протяженіи, — сумма расходовъ этого рода почти прямо пропорціональна (при одинаковомъ, по крайней мѣрѣ, вознагражденіи труда) длинѣ пути. Конечно, начиная съ извѣстнаго предѣла, усиленіе движенія

¹⁾ Цифры заимствованы у г. Чупрова, т. I, стр. 159—161.

вызываетъ увеличеніе расходовъ на единицу протяженія дороги (главнымъ образомъ, при введеніи ночной службы), но тѣмъ не менѣе „возрастаніе расходовъ идетъ медленнѣе прибавки движенія.“ Напр. на Рязанско Козловской дорогѣ съ 1867 до 1869 г. количество пассажировъ и товаровъ увеличилось почти на 120⁰%, расходъ пѣздора всего на 29⁰%.“ Потому можно принять, что цифра расхода здѣсь совсѣмъ не зависитъ отъ количества движенія и, какъ сказано, прямо пропорціональна длинѣ пути. Другую составную частью расходовъ по „содержанію пути и зданій“ —будетъ собственно ремонтъ пути, который не только составляетъ главнѣйшую часть этой рубрики (до 60⁰%), но и важную часть всей суммы текущихъ расходовъ, до 16⁰%“. Впрочемъ, колебанія этой статьи расхода весьма широки; такъ онъ составлялъ въ 1869 году maximum и minimum ¹⁾:

	на 1 в. пути	⁰ / ₀ всѣхъ расх.	⁰ / ₀ всего
		содерж. пути и зд.	тек. расх.
на Московско-Рязанской	2045 руб.	77,6	23,4
на Риги-Митавской	179 „	31,7	6,7

Ремонтъ, конечно, вызывается изнашиваніемъ пути. Факторы, вліяющіе на изнашиваніе, частью совершенно независимы отъ движенія, таковы: атмосферическіе дѣятели, качества почвы и т. п.; частью-же, изнашиваніе вызывается самымъ движеніемъ, —каково: стираніе рельсъ, скрѣпленій, переводовъ и вообще подвергающихся дѣйствію тренія частей пути. Г. Чупровъ, на основаніи данныхъ прусской статистики, приходитъ къ выводу, что около 40⁰% суммы, расходующейся на ремонтъ, независимы отъ движенія. Къ такому-же почти выводу приходитъ Nördling по австрійскимъ даннымъ, принимая, что къ постояннымъ, независимымъ отъ движенія, расходамъ должны быть отнесены изъ рубрики ремонта пути: поддержаніе нижняго строенія пути (насыпи, полотна) и шпаль, гравій и другіе матеріалы для полотна, исключая желѣза; къ переменнымъ расходамъ, измѣняющимся въ зависимости отъ движенія, онъ относитъ изъ расхода на ремонтъ верхняго строенія (шпаль и рельсъ) желѣзный матеріалъ для верхняго строенія (рельсы и проч.) и вознаграж-

¹⁾ См. Чупровъ, I, 171.

деніе рабочихъ. Наибольшая величина постоянныхъ, независимыхъ отъ движенія расходовъ, — именно на ремонтъ насыпи, — падаетъ на первое время по постройкѣ дороги (осадка полотна). По отношенію къ другимъ частямъ расхода на ремонтъ пути, оказываетъ не малое вліяніе техника постройки, въ смыслъ прочности (желѣзные мосты, стальные рельсы и проч.), какъ видно изъ приведенныхъ выше данныхъ.

Но, что и количество движенія не остается безъ вліянія, видно изъ слѣдующихъ данныхъ: на Московско-Рязанской желѣзной дорогѣ въ 1866 г. расходъ на возобновленіе рельсовъ составлялъ круглымъ числомъ 16 тыс. руб., при 253 тыс. пассажироверстъ и 19 милл. пудоверстъ на версту пути; въ 1869 году, расходъ достигъ уже 244 тыс. руб. при 346 тыс. пассажироверстъ и 43 милл. пудоверстъ на версту пути, при чемъ, конечно, часть расхода въ послѣднемъ году есть „Накопленное дѣйствіе предъидущихъ лѣтъ“ ¹⁾. Замѣтимъ еще, что и быстрота движенія оказываетъ вліяніе особенно на изнашиваніе рельсовъ, такъ что вычисленія Deniel'я показываютъ ²⁾, что „при одинаковой нагрузкѣ пассажирскій поѣздъ, движущійся со скоростью 60 километр. въ часъ, вызываетъ втрое большій расходъ на ремонтъ рельсовъ, нежели товарный при скорости въ 18 килом. въ часъ.“

Относительно расхода на *ремонтъ станцій*, замѣтимъ только, что какъ г. Чупровъ, такъ и Nördling считаютъ эту статью независимой отъ движенія и что по суммѣ эта статья не имѣетъ большого значенія, составляя около 5% текущихъ расходовъ (въ примѣрѣ Nördling'a даже только 2%).

Такимъ образомъ, изъ всѣхъ разсмотрѣнныхъ до сихъ поръ расходовъ, только послѣдняя группа, — собственно ремонтъ пути, — находится въ соотвѣтствіи съ движеніемъ, хотя и она возрастаетъ непропорціонально увеличенію движенія, а въ меньшемъ размѣрѣ. Приводимая г. Чупровымъ (р. 183) таблица показываетъ, что на русскихъ дорогахъ, имѣющихъ наибольшее движеніе, цифра расхода на содержаніе пути и зданій по расчету на 1000 пудоверстъ груза, если не всегда, то во многихъ случаяхъ, меньше чѣмъ на до-

1) Чупровъ, I, 179.—2) Тамъ-же, стр. 181.

рогахъ съ малымъ движеніемъ. Это, однако, можетъ зависѣть въ значительной мѣрѣ отъ разнѣй техники постройки и, слѣдовательно, уменьшеніе расхода оборотнаго здѣсь компенсируется отчасти расходомъ на постоянный капиталъ.

§ 7. Слѣдующій отдѣлъ расходовъ, относящійся уже къ управленію перевозкой, г. Чупровъ называетъ издержками „движенія“. Эти издержки двухъ видовъ: а) *служба станцій* и б) *служба поѣздовъ*. Въ службу станцій входятъ расходы по содержанію личнаго состава, занятаго приѣмомъ и отпускомъ товаровъ (и пассажировъ) и приготовленіемъ поѣздовъ. Такъ какъ количество станцій частью только зависитъ отъ количества движенія, обуславливаясь также техническими требованіями (необходимость остановки поѣзда съ цѣлью пополненія запасовъ воды и топлива) и такъ какъ, — развѣ станція существуетъ, — она должна имѣть извѣстный персоналъ, то можно уже а priori заключить, что значительная часть расходовъ службы станцій независима отъ движенія. Дѣйствительно, данныя, напр., Нижегородской дороги за 1870 годъ ¹⁾ показываютъ, что станція съ минимальнымъ приѣмомъ товаровъ и пассажировъ и станція, принимающая въ годъ 5,6 тыс. пассажировъ и 324 тыс. пуд. товаровъ, — обходятся почти въ одну цифру. Подробный анализъ приводитъ г. Чупрова къ выводу, что почти $\frac{1}{4}$ всѣхъ расходовъ этой группы на нашихъ дорогахъ находится „вне всякой зависимости отъ движенія.“ Но остальные $\frac{3}{4}$ расхода находятся въ зависимости отъ движенія, хотя и здѣсь увеличеніе расхода не пропорціонально увеличенію движенія, а меньше послѣдняго. Такъ, въ 1869 году издержки станцій на версту дороги составляли: на Орловско-Витебской дорогѣ 261 р., на Московско-Рязанской 926, т. е. первыя относились къ послѣднимъ какъ 1:3,5; въ то же время количество пассажировъ тѣхъ же дорогъ относилось какъ 581:3424=1:6, а количество товаровъ, какъ 13108:262341=1:20. Расходы здѣсь не могутъ быть пропорціональны количеству грузовъ еще и потому, что разные грузы требуютъ разныхъ расходовъ, и, напр., для Московско-Нижегородской дороги, по вычисленіямъ г. Чупрова, расходы по отправкѣ одного пассажира были въ $18\frac{1}{2}$ разъ болѣе, чѣмъ по отправкѣ пуда товара.

¹⁾ Чупровъ, I, стр. 194.

Приведенныя выше цифры различной работы станцій при одинаковомъ расходѣ, приводятъ къ выводу, что, при увеличеніи размѣра транспорта до извѣстнаго предѣла, цифра расхода дороги на станціи можетъ и не возрастать; такъ напр., Нижегородская дорога могла бы „перевезти около 13 милл. пудовъ груза, не прибавляя ни одного человѣка и не тратя ни одного лишняго рубля противъ наименьшаго расхода станцій.“ Это, однако, могло бы имѣть мѣсто только въ томъ случаѣ, если бы грузы распредѣлялись равномерно по всѣмъ станціямъ и, — само собою понятно, количество отправленныхъ одной станціей грузовъ, при томъ же количествѣ состоящихъ въ ея распоряженіи рабочихъ силъ, можетъ быть тѣмъ больше, чѣмъ равномернѣе отправляемый грузъ распредѣляется во времени. Обыкновенно, однако, грузы концентрируются въ извѣстныхъ пунктахъ, на немногихъ станціяхъ и нерѣдко распредѣляются неправильно и во времени; чѣмъ сильнѣе эта временная или мѣстная концентрація, тѣмъ больше будетъ расходъ станціи на единицу груза. Впрочемъ, извѣстная, весьма сильная концентрація можетъ повести къ примѣненію машинъ, отчего произойдетъ уменьшеніе текущихъ расходовъ, при увеличеніи основнаго капитала дороги.

Что касается второй части расходовъ движенія — службы поѣздовъ, — то она имѣетъ меньшее значеніе. Главный расходъ здѣсь — содержаніе личнаго состава (кондукторовъ) и затѣмъ матеріалы — упаковочные и топливо для вагоновъ (но не для паровоза) и освѣщеніе ихъ. Такъ какъ количество кондукторовъ находится въ соотновленіи съ количествомъ вагоновъ и родомъ ихъ ¹⁾ (пассажирскіе или товарные), то расходъ на единицу транспортируемаго товара будетъ тѣмъ меньше, чѣмъ лучше используются вагоны, т. е. чѣмъ полнѣе нагрузка.

Такимъ образомъ, и издержки движенія являются отчасти въ видѣ постоянныхъ, независимыхъ отъ движущейся массы товара, величинъ. Вслѣдствіе этого, съ увеличеніемъ количества проходящаго по дорогѣ товара, расходъ на единицу груза долженъ умень-

¹⁾ См., впрочемъ, указанную выше зависимость отъ техники постройки. (Глава I-ая этого отдѣла, § 4).

шаться. Хотя здѣсь нѣтъ полнаго соотвѣтствія, но, тѣмъ не менѣе, вотъ какіе выводы можно сдѣлать изъ приводимой г. Чупровымъ таблицы (р. 204).

При количествѣ груза на 1 в. пути		На 1000 пудоверстѣ груза расходъ движенія.	
50 до 71 миллионѣвъ пудоверстѣ	отъ 2,24 до 3,11 коп.		
32,5 до 33	" " "	2,75	" 3,82 "
22 до 26	" " "	2,74	" 4,92 "
11 до 18	" " "	2,76	" 9,32 "
6,5 до 9	" " "	4,47	" 12,49 "

Такимъ образомъ, если увеличеніе движенія съ трудомъ можетъ понизить расходъ далѣе низшаго предѣла 2,75 коп., то, все же, при большомъ числѣ грузовъ, высшій возможный предѣлъ расхода лежитъ гораздо ближе къ низшему, чѣмъ при маломъ движеніи.

§ 8. Мы переходимъ теперь къ послѣдней рубрикѣ издержекъ, издержкамъ „движущей силы“. Такъ какъ эти издержки возникаютъ именно при самомъ передвиженіи, то здѣсь мы должны ожидать наибольшаго соотвѣтствія расхода съ количествомъ произведенной работы. Однако, если понимать подъ произведенной работой количество передвинутаго на извѣстное разстояніе оплаченнаго груза — товара, то это ожиданіе не оправдывается.

Замѣтимъ, прежде всего, что эта группа издержекъ занимаетъ въ огромномъ большинствѣ случаевъ „самое видное мѣсто въ общей суммѣ текущихъ расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства“, составляя въ различныхъ государствахъ отъ 30 до 48% всѣхъ текущихъ расходовъ. При этомъ расходы движущей силы распределяются почти поровну между двумя составляющими ихъ подбѣдами, именно: *тягой* и *ремонтomъ подвижнаго состава*. Къ расходамъ тяги принадлежатъ: 1) содержаніе прислуги при паровозахъ (машинисты, кочегары и проч.), 2) топливо паровозовъ, 3) смазка всего подвижнаго состава, 4) водоснабженіе паровозовъ, 5) освѣщеніе ихъ и 6) разные инструменты и матеріалы для чистки паровоза. Изъ числа этихъ статей наиболѣе важны первыя двѣ, поглощающія 80 — 90% всѣхъ расходовъ тяги. Количество лицъ при паровозахъ и расходъ на ихъ содержаніе зависятъ отъ службы паровозовъ, потому этотъ расходъ прямо пропорціоналенъ количе-

ству пройденныхъ поѣздами или локомотивами верстъ. Но, такъ какъ пробѣгъ локомотива или поѣзда требуетъ одинаково прислуги, — будетъ ли поѣздъ нагруженъ вполне или на половину, или даже будетъ состоять изъ однихъ пустыхъ вагоновъ, то, понятно, по расчету на 1000 пудовъ полезнаго груза, расходъ этотъ будетъ тѣмъ меньше, чѣмъ полнѣе нагружены вагоны или, — что обыкновенно совпадаетъ, чѣмъ больше груза (полезнаго) приходится на версту пройденнаго паровозомъ пути ¹⁾.

Подобнымъ образомъ и расходъ топлива при прочихъ равныхъ условіяхъ, долженъ быть тѣмъ больше, чѣмъ больше произведенная сила или, что тоже, передвинутый грузъ. Но здѣсь опять нужно различать, каковъ этотъ передвигаемый грузъ: такъ какъ для передвиженія товара паровозъ долженъ передвинуть, кромѣ своей собственной тяжести, еще вѣсъ тендера и вагоновъ, то вѣсъ транспортируемаго товара — полезный грузъ — значительно меньше всего передвигаемаго груза. Принимая во вниманіе, что вѣсъ паровоза и тендера равняется, для товарныхъ поѣздовъ, 60 тоннамъ ²⁾, т. е. полной нагрузкѣ 6 вагоновъ (принимая послѣднюю въ 10 тоннъ), и что, сверхъ того, — какъ показываютъ приведенныя выше числа, — вѣсъ самага вагона обыкновенно только незначительно меньше вѣса возможной нагрузки, слѣдуетъ принять, что, — даже *при наиболѣе благоприятныхъ условіяхъ*, при полной нагрузкѣ вѣсъ влекаемыхъ вагоновъ, вѣсъ товара, — „*полезный грузъ*“ — составляетъ едва 50% всего вѣса поѣзда, — валового груза (вѣса брутто), другую же половину составляетъ вѣсъ подвижнаго состава (паровоза, вагоновъ и тендера), — мертвый грузъ. Такимъ образомъ, если бы даже расходъ топлива на передвиженіе валового груза былъ вполне одинаковъ во вѣсхъ случаяхъ, то и тогда потребленіе его на единицу полезнаго груза должно колебаться весьма значительно, въ зависимости отъ нагрузки вагоновъ. Кромѣ того, на величину расхода топлива вліяютъ и другіе факторы. По русскимъ даннымъ за 1869 г. (Чупровъ I, 213) количество топлива,

¹⁾ Имѣть вліяніе и размѣръ паровоза: болѣе сильный паровозъ можетъ влечь за собою большій грузъ, не требуя увеличенія расхода на прислугу, сравнительно съ менѣе сильнымъ.

²⁾ По Launhardt'y: Theorie des Trassirens. Heft 2. Hannover 1888 p. 43.

потребляемого на разныхъ дорогахъ для передвиженія одного и того же груза—брутто, колеблется въ отношеніи 1:5. Здѣсь очень значительное вліяніе имѣютъ свойства пути, — на первомъ мѣстѣ величина уклоновъ, — большая ли меньшая горизонтальность пути. Отклоненіе отъ горизонта въ 0,005 увеличиваетъ потребленіе топлива на 28⁰/₀, уклоненіе на 0,020 даже въ 2¹/₂ раза. При этомъ, важно еще, въ какомъ направленіи лежитъ наибольшій подъемъ: онъ будетъ вреднѣе въ томъ случаѣ, когда лежитъ въ направленіи наибольшаго движенія, и наоборотъ, можетъ быть даже полезенъ, когда направленъ въ сторону обратнаго тока, ибо здѣсь можетъ происходить сбереженіе силы при спускѣ болѣе полныхъ поѣздовъ, превосходящее потерю при подъемѣ менѣе полныхъ ¹⁾).

Подобнымъ же образомъ какъ уклоны дѣйствуетъ быстрота движенія и „по расчетамъ Schübler'a для перевозки одного и того же вѣса потребуется въ курьерскомъ поѣздѣ въ 4,7 раза, въ пассажирскомъ въ 2,5 раза больше топлива, чѣмъ въ товарномъ“ ²⁾. Понятно, что и вѣшняя температура (зима) вліяетъ на увеличеніе расхода топлива и наконецъ конструкція самыхъ локомотивовъ (экономія compound-машинъ). Но, при одномъ и томъ же количествѣ потребленія, стоимость движущей силы можетъ быть различна, въ зависимости отъ цѣны топлива. Мы не будемъ, однако, останавливаться на этомъ, равно какъ и на остальныхъ статьяхъ расхода „службы тяги“, по ихъ маловажности. Переходимъ къ „ремонту подвижнаго состава.“ *Изнашивание подвижнаго состава*, конечно, обуславливается въ весьма большой степени работой его, т. е. движеніемъ. Но, во 1-хъ, изнашивание почти не возрастаетъ, — будетъ ли подвижной составъ (вагоны) передвигаться пустымъ или съ нагрузкой. Поэтому и здѣсь расходъ на изнашивание будетъ тѣмъ больше, на единицу передвигаемаго груза, чѣмъ менѣе полное использованіе вагоновъ. Последнее, въ свою очередь, тѣмъ меньше, чѣмъ меньше вообще грузъ, помѣщенный въ вагонъ (что зависитъ отъ громоздкости товара), чѣмъ меньше обратные грузы относительно прямыхъ, и чѣмъ болѣе разнится плотность движенія на

¹⁾ Launhardt: Theorie des Trassirens, Hannover 1888, Н. I p. 136 ff.

²⁾ Чупровъ, I, 218.

разныхъ участкахъ пути. Исслѣдованія Барихара показываютъ, что при нагрузкѣ 25 центн. на ось на центнеро-милю полезнаго груза падаетъ 1,224 крейцера расходовъ движущей силы, при нагрузкѣ же 200 центнеровъ — только 0,238 крейц., т. е. въ 5 разъ менѣе. Во 2-хъ, изнашивание происходитъ и совсѣмъ безъ движенія подвижнаго состава — это, такъ сказать, бесполезное изнашивание.

Въ заключеніе приведемъ еще вычисленія Belpaire'a¹⁾, основанныя на данныхъ о бельгійскихъ желѣзныхъ дорогахъ за 1844 годъ. Этотъ авторъ приходитъ къ выводу, что расходъ собственно транспорта (trafic), — т. е. то (приблизительно), что мы называемъ расходами движущей силы и движенія вмѣстѣ, — можетъ измѣняться по разсчету на одинъ мириаметръ

для пассажира 1-го класса	отъ 0,497 до 0,132 фр.
„ „ 3-го „ „	0,270 до 0,079 фр.
массовыхъ товаровъ (grosses marchandises)	
на тонну	2,628 — 0,442 фр.
штучныхъ товаровъ (petites marchandises)	3,565 — 0,849 „
багажа	12,802 — 2,202 „
крупнаго скота за штуку	0,930 — 0,187 „
мелкаго „ „	0,143 — 0,025 „

Огромное разнообразіе въ величинѣ расходовъ вызывается именно разнообразіемъ эксплуатаціи пути при различныхъ условіяхъ, при чемъ вліяніе отдѣльныхъ моментовъ Belpaire опредѣляетъ слѣдующимъ образомъ: 1) эксплуатируя путь въ два раза лучше, т. е. пропуская напр. вмѣсто 50 тыс. вагоновъ на мириамт. въ годъ 100 тыс. (иначе, усиливая движеніе въ два раза), — получимъ экономію въ 21% для пассажировъ 1-го класса, 19% для пассажировъ 3-го класса и 20% для массовыхъ товаровъ. Эта экономія объясняется уменьшеніемъ расходовъ по администраціи и поддержанію пути по разсчету на единицу груза. 2) Утилизируя машины вдвое лучше, т. е. заставляя локомотивъ везти вдвое болѣе вагоновъ и пробѣгать вдвое болѣе разстоянія безъ остановки, получимъ экономію: на пассажирахъ 1-го класса 17%, на пассажирахъ

¹⁾ Traité des dépenses d'exploitation aux chemins de fer, par Alph. Belpaire, ingénieur des ponts et chaussées... Bruxelles. 1847.

3-го кл.—16% и на массовыхъ товарахъ 10%. Эта экономія является слѣдствіемъ, главнымъ образомъ, сбереженія топлива. 3) Утилизируя вагоны вдвое лучше, т. е. дѣлая нагрузку ихъ вдвое больше, получимъ экономію въ 6% для пассажировъ и 5% для товаровъ, благодаря уменьшенію стоимости перевозки вслѣдствіе уменьшенія процента мертваго груза. 4) Утилизируя вдвое лучше работу нагрузки, т. е. заставляя вагонъ проходить вдвое большее разстояніе, получимъ экономію въ 3% для пассажировъ 1-го кл., 8% для пассажировъ 3-го класса и 13% для массовыхъ товаровъ. „Нужно прибавить“,—говоритъ Belpaire, — „что въ практикѣ выгоды, достаемыя лучшей эксплуатаціей вагоновъ, гораздо значительнѣе, чѣмъ показываютъ приведенныя цифры. Это потому, что невозможно лучше утилизировать вагоны, не утилизируя одновременно и машины лучше. Вообще, условія наилучшей эксплуатаціи Belpaire формулируетъ слѣдующимъ образомъ: „первой и главной заботой должно быть: утилизировать путь возможно полнѣе, т. е. стремиться достигнуть возможно болѣе дѣятельнаго движенія по дорогѣ, иначе говоря, возможно большаго количества транспорта. Второй заботой должно быть: утилизировать соответственно машины, заставляя ихъ влечь возможно болѣе большой грузъ, заставляя затопленный паровозъ выполнять возможно большее число часовъ работы (journalier) и стоять возможно менѣе. Третье условіе хорошей эксплуатаціи—это утилизировать возможно полно работу нагрузки, т. е. заставлять грузъ проходить возможно большія разстоянія (l. c. p. 520 и слѣд.).

§ 9. Изложенное изслѣдованіе приводитъ къ слѣдующимъ выводамъ: 1) Значительная часть расходовъ желѣзной дороги остается неизмѣнной, будетъ-ли велико или мало количество передвинутыхъ по ней товаровъ и будетъ-ли это количество направляться исключительно въ одну сторону или распредѣляться равномѣрно въ обѣ стороны, равно какъ — будетъ-ли эта масса товара исходить изъ одного пункта и направляться также въ одинъ пунктъ, или будетъ распредѣляться равномѣрно по всему протяженію пути,—словомъ, не находится ни въ какомъ отношеніи съ движеніемъ по дорогѣ. 2) Но и та часть расходовъ желѣзнодорожнаго транспорта, которая находится въ соотношеніи съ транспортируемой массой, возрастаетъ

гораздо медленнѣе, чѣмъ масса транспорта и при томъ тѣмъ медленнѣе, чѣмъ равномернѣе распредѣляется транспортъ по направленію движенія, мѣсту и времени нагрузки и выгрузки и чѣмъ большее разстояніе проходитъ товаръ по данному пути. 3) При помощи измѣненій въ техникѣ постройки дороги, можно, до нѣкоторой степени, вліять на одну изъ важнѣйшихъ составныхъ частей расходовъ желѣзныхъ дорогъ — плату за капиталъ — уменьшеніемъ затраты основного капитала при постройкѣ, но, съ одной стороны, сумма этихъ затратъ въ весьма высокой степени зависитъ отъ свойствъ поверхности и, слѣдовательно, по скольку она обуславливается этими свойствами, не можетъ быть измѣнена путемъ измѣненія техники, хотя бы таковое и было желательно, въ виду ожидаемаго движенія по дорогѣ; съ другой стороны, — уменьшеніе основного капитала при постройкѣ вызываетъ увеличеніе текущихъ расходовъ и, такимъ образомъ, сбереженіе въ оплатѣ капитала поглощается вновь, и обыкновенно даже съ нѣкоторымъ избыткомъ, текущими расходами.

Въ окончательномъ выводѣ, слѣдовательно, имѣемъ: 4) *чѣмъ больше масса транспортируемаго товара по расчету на единицу пути (плотность движенія), чѣмъ больше равномерно эта масса распредѣляется по времени, протяженію и направленіямъ движенія и чѣмъ большее пространство единица груза проходитъ по пути, тѣмъ меньше будетъ расходъ на каждую единицу транспорта и тѣмъ, слѣдовательно, дешевле можетъ быть транспортъ.*

Указанные выводы сами собою приводятъ къ вопросу: отъ какихъ же причинъ зависитъ масса предложеннаго къ транспорту товара и болѣе или менѣе благоприятное — въ смыслѣ удешевленія транспорта — распредѣленіе этой массы, и могутъ-ли желѣзныя дороги вліять на эту величину. Эти вопросы имѣютъ огромное значеніе для рѣшенія нашей задачи, потому мы займемся ими подробнѣе и начнемъ съ перваго.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Зависимость количества и распределѣнія грузовъ отъ хозяйственнаго характера района.

§ 1. Не можетъ быть сомнѣнія, что, — какъ родъ, такъ и количество грузовъ зависятъ отъ естественныхъ и экономическихъ условій района дороги. Г. Чупровъ различаетъ 4 типа районовъ, сообразно развитію въ каждомъ изъ нихъ того или иного вида хозяйственной дѣятельности, а именно: а) районъ горныхъ промысловъ, б) лѣсной районъ, в) земледѣльческій районъ и г) фабричный районъ. Второй изъ названныхъ типовъ — лѣсной — имѣетъ малое значеніе и является почти исключительно временно въ странахъ малокультурныхъ; потому мы оставимъ этотъ районъ здѣсь безъ разсмотрѣнія ¹⁾ и разсмотримъ, — придерживаясь этого дѣленія, остальные районы.

а) *Районъ горныхъ промысловъ.* Особенности горныхъ районовъ вытекаютъ изъ особенностей самого горнаго промысла, который г. Чупровъ характеризуетъ такъ: „изъ всѣхъ промысловъ“ горное дѣло „даетъ, сравнительно съ количествомъ занятыхъ рабочихъ рукъ, наибольшую по вѣсу массу продуктовъ;“ изъ этой громадной массы „лишь ничтожная доля потребляется на мѣстѣ производства“ (слѣдовало бы сказать „потребляется производителями рабочими“). „Тогда какъ напр. земледѣльческій работникъ долженъ истратить въ теченіи года на продовольствіе себя и семьи, отъ половины до трети собраннаго имъ хлѣба, работникъ въ каменноугольномъ промыслѣ потратитъ на себя не болѣе сотой части добытаго имъ продукта.“ Въ силу этого „горное дѣло, по самой природѣ своей, можетъ вестись не иначе, какъ въ цѣляхъ обмѣна.“ Наконецъ, „горное дѣло обыкновенно сосредоточиваетъ на небольшой площади, изобилующей полезными минералами, значительную массу рабочихъ рукъ.“

Указанныя особенности вызвали въ горныхъ областяхъ чрез-

¹⁾ Ниже, въ отдѣлѣ IV-мъ, мы укажемъ нѣкоторыя особенности этого района.

вычайно рано стремленіе къ улучшенію путей сообщенія и эти, именно, области были рединой желѣзныхъ (рельсовыхъ) дорогъ, даже за долго до изобрѣтенія локомотива. Часто только подѣ влияніемъ улучшенія путей сообщенія начиналась разработка, особенно каменноугольныхъ копей.

Всѣ приведенныя г. Чупровымъ особенности горнаго промысла дѣйствительно существуютъ, но, онѣ не такъ важны, какъ тѣ, которыя или не упомянуты, или упомянуты вскользь и благодаря которымъ, эти промыслы находятся въ такой важной зависимости отъ рынка и путей сообщенія. Эти особенности заключаются, по нашему мнѣнію, въ способахъ приложенія капитала.

Всѣ горные промыслы имѣютъ въ отношеніи примѣненія капитала значительное сходство съ земледѣліемъ съ одной стороны и съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ — съ другой. Они суть также отрасли добывающей, а не перерабатывающей промышленности, т. е. они такъ-же, какъ и земледѣліе, добываютъ „сырье“ (по Родбертусу), матеріалъ, который служить для обработки другимъ отраслямъ. Здѣсь это даже въ болѣе степени матеріалъ для другихъ отраслей, чѣмъ въ земледѣліи, гдѣ еще можно говорить о томъ, что земледѣлецъ добываетъ продуктъ для самого себя, для личнаго потребленія. Это значитъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, что и здѣсь, какъ въ земледѣліи, нѣтъ въ расходѣ той суммы, которая у фабриканта представляетъ цѣну матеріала, такъ какъ здѣсь таковаго (въ смыслѣ основного матеріала фабриканта) совсѣмъ не существуетъ. Если къ этому прибавить, что приложеніе машинъ собственно (т. е. механизмовъ, исполняющихъ самую работу, какъ напр., ткацкій станокъ исполняетъ работу ткача) — здѣсь чуть ли не менѣе распространено, чѣмъ въ земледѣліи, то прійдемъ къ выводу, что *цѣнность продукта* и здѣсь *зависитъ главнымъ образомъ отъ расхода живой рабочей силы*. Основной капиталъ состоитъ почти исключительно изъ построекъ, значительной частью, при томъ, подземныхъ, а слѣдовательно, всегда подвергающихся сильному риску уничтоженія вслѣдствіе естественныхъ и непредвидимыхъ причинъ. Главная сумма основного капитала, напр. въ каменноугольной копи, — есть затрата на проведеніе первой шахты и обстановку штолень, а затѣмъ уже, можно сказать: *были-бы рабочія руки,*

матеріалъ можетъ быть добытъ почти въ произвольномъ количествѣ. Разъ шахта построена, черезъ образовавшееся отверстіе можетъ быть извлечено огромное количество угля, въ зависимости почти только отъ выработки его, т. е. отъ количества рабочихъ, ибо расходъ, напр., на машину, поднимающую грузы изъ шахты, будетъ одинаковъ, совершаетъ ли она работу въ минуту разъ или въ 10 минутъ разъ. Такъ какъ, притомъ, болѣе сильная машина работаетъ обыкновенно дешевле малой, то всегда выгоднѣе поднимать заразъ болѣе количество угля, а слѣдовательно и выработывать его въ каждый данный моментъ возможно болѣе количество. Но мало этого, извѣстныя, очень цѣнныя приспособленія въ шахтѣ должны быть сдѣланы ради безопасности. При томъ, какъ сказано, многія изъ этихъ затратъ и вообще весь основной капиталъ или наиболѣе цѣнныя части его подлежатъ большому риску, потому является стремленіе возможно интенсивнѣе эксплуатировать этотъ основной капиталъ, т. е. произвести при его помощи возможно болѣе количество потребительныхъ цѣнностей въ возможно меньшее время. Отсюда необходимость занять сразу возможно болѣе количество рабочихъ. И дѣйствительно, какъ увидимъ ниже, ни одна отрасль промышленности не можетъ конкурировать съ горными промыслами (и среди нихъ на первомъ мѣстѣ — каменноугольнымъ дѣломъ) по числу занятыхъ въ каждомъ предпріятіи рабочихъ: здѣсь (въ горномъ промыслѣ) это число во много разъ превосходитъ всѣ остальные отрасли.

Сказанное о роли основного капитала показываетъ, что горныя производства имѣютъ много общаго по характеру расходовъ и съ желѣзными дорогами: многіе расходы совершенно независимы почти отъ размѣровъ производства. Отсюда и является здѣсь, какъ и въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, стремленіе произвести возможно болѣе количество единицъ продукта въ возможно меньшій срокъ. Существенная разница съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ состоитъ въ томъ, что, — тогда какъ желѣзная дорога можетъ произвести только столько продукта, т. е. единицъ транспорта, сколько будетъ предложено извѣй, — горное дѣло независимо отъ внѣшняго предложенія: здѣсь количество продукта зависитъ отъ воли предпринимателя, а послѣдній, по условіямъ производства, всегда желаетъ произвести

возможно болѣе и чѣмъ больше онъ произведетъ, тѣмъ дешевле ему обойдется единица продукта. Задержка производства здѣсь мало даже зависитъ отъ сбыта, ибо запросъ, особенно въ каменноугольномъ производствѣ чрезвычайно обширенъ, и хотя, разумѣется, г. Чупровъ правъ, что никто не станетъ покупать топлива, когда оно ему не нужно, но, все-же, остановка или уменьшеніе потребленія здѣсь является рѣдко. Конечно, болѣе суровая зима или болѣе процвѣтаніе отраслей промышленности, потребляющихъ особенно много топлива, — вызываетъ повышеніе потребленія, равно какъ обратныя условія — пониженіе. Но всѣ эти колебанія относительно маловажны (сравнительно съ другими производствами), тѣмъ болѣе что увеличеніе размѣровъ производства, сопровождаясь всегда пониженіемъ стоимости продукта, даетъ возможность расширять районъ сбыта. Гораздо болѣе существеннымъ препятствіемъ, какъ расширенію, такъ и самому существованію горнаго промысла, служить недостатокъ рабочихъ и отсутствіе возможности дешеваго транспорта. Эти условія встрѣчаются чаще въ странахъ съ малоразвитой промышленностью, и вотъ почему здѣсь всѣ попытки правительства — привить искусственно этотъ промыселъ — оказываются безплодными, тѣмъ болѣе, что здѣсь присоединяется еще, — вслѣдствіе малаго развитія обрабатывающей промышленности, — необходимость транспортировать уголь на сравнительно далекое разстояніе ¹⁾.

Этими особенностями производства горныхъ продуктовъ обусловливаются и всѣ тѣ обстоятельства, которыя характеризуютъ горные районы, по отношенію къ предъявляемымъ ими по отношенію къ путямъ сообщенія требованіямъ, а равно и по отношенію къ тому, что они сами могутъ дать этимъ путямъ. Доставляя огромную массу чрезвычайно малоцѣннаго продукта, они требуютъ, чтобы путь сообщенія былъ способенъ осилить большую массу транспорта и чтобы можно было транспортировать эту массу дешево. Этому условію въ сухопутномъ транспортѣ удовлетворяютъ вполнѣ только паровыя желѣзныя дороги; потому производство горныхъ продуктовъ, — особенно что касается каменнаго угля, какъ наиболѣе де-

¹⁾ Эти мысли о горномъ промыслѣ были развиты авторомъ еще ранѣе въ статьѣ „Значеніе нѣкоторыхъ пошлинъ для русскаго сельскаго хозяйства“ (См. Вѣстникъ русскаго сел. хозяйства NN. 4 и 5 за 1888 г.).

шевого изъ нихъ,—могло развиваться только послѣ введенія желѣзныхъ дорогъ.

Но, предъявляя высокія требованія къ качествамъ транспортного средства, горные районы доставляютъ своимъ путямъ сообщенія и чрезвычайно выгодный транспортъ. Это происходитъ отъ многихъ причинъ. Во первыхъ, слѣдствіемъ того, что народный трудъ въ горныхъ районахъ направленъ почти исключительно на этотъ видъ промысла, такіе районы отправляютъ всегда огромную массу объемистаго продукта (особенно если это уголь). Во 2-хъ они въ свою очередь и получаютъ значительную массу объемистыхъ продуктовъ, каковы: предметы питанія, хлѣбъ и пр. (частью благодаря малому, обыкновенно, плодородію здѣсь почвы). Въ 3-ихъ, увеличеніе добычи угля ¹⁾ зависитъ почти исключительно отъ увеличенія массы занятыхъ рабочихъ и потому увеличеніе транспорта въ одну сторону (угля) вызываетъ соразмѣрное повышеніе транспорта въ другую сторону (хлѣба и пр.), для удовлетворенія нуждъ увеличивающагося населенія района. Такимъ образомъ, въ обоихъ направленіяхъ устанавливаются почти равносильные токи товаровъ, распределяющіеся довольно равномерно и во времени и эксплуатація пути дѣлается чрезвычайно выгодной, тѣмъ болѣе, что главные товары—уголь въ одну сторону и хлѣбъ—въ другую отправляются или полными вагонами (хлѣбъ), или даже полными поѣздами (уголь), и слѣдовательно, процентъ мертваго груза сводится къ minimum'у. Если къ этому присоединить еще, что главнѣйшіе изъ потребляемыхъ желѣзной дорогой матеріаловъ — топливо и желѣзо — здѣсь дешевле чѣмъ гдѣ-либо, то нужно сказать, что въ этихъ районахъ соединились всѣ условія для того, чтобы сдѣлать желѣзнодорожный транспортъ дешевымъ. И дѣйствительно, желѣзныя дороги горныхъ районовъ возятъ главные свои массовые продукты необыкновенно дешево и при этомъ эти-же дороги принадлежатъ въ большинствѣ къ наиболѣе доходнымъ ²⁾.

¹⁾ Говоримъ объ углѣ только въ краткости, разумѣя всегда всѣ продукты горнаго промысла.

²⁾ Нужно имѣть въ виду, что все сказанное въ текстѣ о горныхъ районахъ, относится только къ такимъ областямъ, гдѣ производится продукты горнаго промысла, на первомъ мѣстѣ уголь и желѣзо. Но сказанное

§ 2. Земледѣльскіе районы представляютъ условія, рѣзко различающіяся отъ условій горныхъ областей. Во 1-хъ, масса производимаго или даже могущаго быть произведеннымъ каждымъ жителемъ продукта здѣсь несравненно меньше, чѣмъ въ горныхъ районахъ. Во 2-хъ, изъ массы произведеннаго продукта несравненно большая доля должна быть потреблена на мѣстѣ самими производителями. Въ 3-хъ, концентрація населенія здѣсь обыкновенно не только не усиливаетъ, но ослабляетъ, экспортную способность района и пока дѣло идетъ объ увеличеніи чисто земледѣльческаго населенія,—повышаетъ его импортную способность только въ весьма слабой степени. Въ 4-хъ, продуктъ здѣсь гораздо нѣжнѣе, требуетъ большей защиты, какъ при храненіи на станціи, такъ и во время перевозки, а, слѣдовательно, и болѣе расходуется, чѣмъ продуктъ горнаго промысла. Наконецъ, въ 5-хъ, движеніе товара всегда чрезвычайно односторонне, а это снова повышаетъ стоимость транспорта, увеличивая процентъ мертваго груза. Ко всему этому еще, дороги земледѣльческихъ областей отличаются и весьма значительной неравномѣрностью предлагаемаго къ транспорту товара въ разные годы, въ зависимости отъ величины урожая, а это вызываетъ необходимость имѣть излишній въ обыкновенное время подвижной составъ или устраивать особыя приспособленія для храненія скопляющагося периодически большими массами продукта (склады — элеваторы).

Г. Чупровъ, анализируя причины, отъ которыхъ зависитъ количество отправленныхъ по дорогамъ земледѣльческихъ районовъ хлѣбныхъ грузовъ, приходитъ къ слѣдующимъ выводамъ. Такъ какъ, „при данномъ плодородіи почвы, количество земледѣльческихъ продуктовъ, добываемыхъ отдѣльнымъ работникомъ, имѣетъ извѣстный, мало измѣняющійся размѣръ,“ то „общая сумма хлѣб-

не относится къ гористымъ мѣстностямъ, не производящимъ такого объемаго и общеупотребительнаго продукта. Относительно послѣднихъ совершенно вѣрно замѣчаніе de Foville'я (р. 393), что здѣсь дѣйствіе желѣзныхъ дорогъ очень ограничено; дорога черезъ Santal проходитъ, по выраженію de Foville'я, почти „incognito“; деревня, „до которой достигаетъ свистъ локомотива, не можетъ, однако, сообщаться ни съ одной изъ станцій дороги.“

ныхъ грузовъ должна возрастать при большей плотности населенія.¹⁾ Но еще важнѣе разница въ степени плодородія почвы,“ такъ что, чѣмъ плодороднѣе почва, тѣмъ больше будетъ отправляемая по дорогѣ масса при той же плотности населенія. И наконецъ, „отправка хлѣбныхъ грузовъ желѣзными дорогами въ большинствѣ случаевъ совпадаетъ съ размѣромъ мѣстныхъ избытковъ земледѣльческаго производства въ 50 верстномъ районѣ дороги, при условіи, конечно, что доставка и полученіе грузовъ не производится какимъ либо другимъ путемъ.“²⁾

Эти выводы г. Чупровъ подтверждаетъ статистическими данными о движеніи грузовъ по русскимъ дорогамъ и для условій срединной черноземной полосы Россіи при теперешнемъ ея состояніи (или — вѣрнѣе — состояніи ея въ половинѣ семидесятыхъ годовъ, къ которымъ относятся данныя г. Чупрова) выводы эти, можетъ быть, и были вѣрны. Но, какъ общее положеніе для земледѣльческихъ районовъ, они едва-ли могутъ быть признаны вѣрными. Во 1-ыхъ, здѣсь упущенъ изъ виду одинъ весьма важный факторъ — густота сѣти желѣзныхъ дорогъ. Возьмемъ для сравненія нѣкоторыя области Пруссіи и Германіи, данныя о которыхъ сопоставлены въ слѣдующей таблицѣ. (См. табл. I. стр. 258).

Изъ таблицы I видно, что здѣсь районъ тяготѣнія грузовъ никакъ не можетъ быть равенъ 50 верстамъ, ибо это составляло-бы 50 квадратныхъ верстѣ на 1 версту желѣзныхъ дорогъ, здѣсь же ни въ одной провинціи не находимъ отношенія длины пути къ площади ниже $38,1 : 1000 = 1:26,3$, а для Мекленбургъ-Стрелица отношеніе это составляетъ даже $1 : 16$, (для Бранденбурга и того менѣе). При такой густотѣ сѣти отправка, по расчету на каждаго жителя, можетъ быть очень значительна, оставаясь все же незначительной по расчету на единицу протяженія желѣзной дороги. И дѣйствительно, Мекленбургъ, производительность почвы котораго, какъ видно изъ данныхъ таблицы II, не уступаетъ (если не превосходить) производительности русскаго чернозема, все-же отправляетъ едва $\frac{1}{3}$ того, что г. Чупровъ вы-

1) I. с. II, 249. 2) Тамъ-же, р. 250.

ТАБЛИЦА I

	жителей на 1 квадратный километр	Число километр. жел. дороги въ провинціи		Отправлено пудовъ хлѣба (зерна + муки)		По расчету на одного жителя		процентъ городского населенія ¹⁾
		всего	на 100 кв. кил. про- странства	всего изъ провинціи	по расчету на 1 кило- метръ желѣз- ной дороги	производит- ся пудовъ	отправляется пудовъ хлѣ- ба ²⁾	
Восточная Пруссія	53,0	1407,7	38,1	{ 16.338.728	{ 6.148	{ 25,09		23,9
Западная Пруссія	55,2	1249,7	49				4,85	30,1
Бранденбургъ	58,8 ²⁾	2598,4	65,1	3 710 630	1 428	22,6	1,6	42,8
Померанія	50,0	1347,5	44,7	5 205.648	3.863	30,86	3,46	35,3
Познань	59,2	1224,0	42,3	9.836.031	7.962	25,02	5,68	24,6
Мекленбургъ-Шверинъ	43,2	764 6	57,5					41,0
Мекленбургъ-Стрелицъ	33,6	182,3	62,2	{ 6.117.903	{ 6.461	{ 68,8	{ 9,08	38,4

¹⁾ Живущихъ въ поселкахъ, имѣющихъ болѣе 2000 жителей. ²⁾ Безъ Берлина.

³⁾ „Отправляетъ значить вездѣ—отправляетъ больше, чѣмъ получаетъ; при этомъ, если сумма полученныхъ по какому либо хлѣбу превышала отправку, то это превышеніе вычиталось изъ общей суммы превышенія отправокъ другихъ хлѣбовъ; также точно поступлено относительно муки или, точнѣе, относительно продуктовъ мукомольнаго производства, которые всѣ показаны общимъ итогомъ, почему и не было возможности сдѣлать перечисленіе на зерно. Считались вездѣ только отправки провинціи, безъ приморскихъ городовъ, (а для Бранденбурга безъ Берлина) гдѣ таковыя есть, такъ какъ при этомъ моглибы войти въ счетъ импортные товары.

Примечаніе: Данныя этой таблицы заимствованы изъ Statist. Jahrbuch für das deutsche Reich. 9-er Jahrgang 1888 p. 1 и 102 и et. Thamer Deutschlands Getreideernte in 1886 und d. Eisenbahnen. Arch. für Eisenbahnwesen 1888 Heft 2.

Средній урожай тоннъ на гектаръ.

Таблица II	Ржи	Пшеницы	Ячменя	Овса	Картофеля
Восточная Пруссія	0,83	0,95	0,88	0,79	5,43
Западная Пруссія	0,83	1,25	1,25	0,92	6,40
Бранденбургъ .	0,78	1,21	1,10	0,88	8,30
Померанія . .	0,84	1,35	1,13	0,93	7,71
Познань . . .	0,76	1,00	0,89	0,76	6,85
Мекленбургъ-Швер.	1,44	1,93	1,73	1,56	11,70
Мекленбургъ-Стр.	1,12	1,60	1,50	1,36	11,61

числяетъ, какъ среднее для русской черноземной полосы (20000 пудовъ на 1 версту пути) и это можетъ зависѣть, между прочимъ, и отъ густоты сѣти. Во вторыхъ, количество отправляемыхъ земледѣльческимъ райономъ продуктовъ совсѣмъ нельзя считать прямо пропорціональнымъ населенію его, какъ указываютъ, между прочимъ, и данныя взятыхъ для сравненія провинцій Пруссіи. Среди этихъ провинцій — Познань, имѣя наиболѣе густое населеніе, даетъ, правда, наибольшее количество отправокъ по расчету на километръ желѣзной дороги, но, по расчету на душу населенія, она занимаетъ только второе мѣсто. Первое объясняется тѣмъ, что густота сѣти желѣзныхъ дорогъ здѣсь наименьшая; если же и по количеству отправокъ на душу населенія она стоитъ еще довольно высоко, то это объясняется относительно весьма слабымъ процентомъ городского населенія. Послѣдній факторъ не можетъ оставаться безъ вліянія, ибо чѣмъ сильнѣе развитіе городской жизни, тѣмъ большее количество продуктовъ потребляется на мѣстѣ, причемъ всегда нѣкоторая, довольно значительная часть даже и такого продукта, какъ хлѣбъ доставляется на возахъ, минуя желѣзную дорогу; да сверхъ того, чѣмъ больше городское населеніе, тѣмъ болѣе значительная часть площади посвящается воздѣлыванію иныхъ продуктовъ, кромѣ хлѣба. Померанія и Бранденбургъ отправляютъ такъ мало хлѣба, очевидно, по крайней мѣрѣ отчасти потому, — что городское населеніе здѣсь весьма значительно: плодородіе-же ихъ полей не ниже, а выше, чѣмъ въ Познани и населен-

ность слабѣе. Наконецъ, приморское положеніе Восточной и Западной Пруссіи и Помераніи, несомнѣнно, ведетъ къ тому, что часть выходящаго изъ нихъ хлѣба не попадаетъ на желѣзныя дороги и—если принять во вниманіе это обстоятельство, то окажется, — что Познань не потому отправляетъ по желѣзнымъ дорогамъ больше хлѣба, чѣмъ эти провинціи, что у ней больше избытковъ, а потому, что въ ней нѣтъ другихъ путей для сбыта, кромѣ желѣзныхъ дорогъ. Въ третьихъ, необходимо обратить вниманіе на характеръ хозяйства—систему. Г. Чупровъ, имѣя дѣло съ русскими данными, разумѣлъ подъ именемъ земледѣльческой полосы собственно сѣверную и среднюю черноземную полосу, ведущія и теперь еще — и, безъ сомнѣнія, въ еще большей степени ведущія въ то время, къ которому относятся вошедшія въ работу г. Чупрова данныя,—хозяйство зерновое, можетъ быть, въ значительной части въ той дикой формѣ, которую нѣмцы зовутъ „Erzkörnerwirthschaft.“ Само собою понятно, что результатъ будетъ иной (особенно въ виду того, что берется вывозъ только зерна), если въ странѣ будетъ существовать иная форма земледѣльческаго хозяйства. Не говоря о такихъ областяхъ, какъ напр. Саксонская провинція Пруссіи, гдѣ главное вниманіе сосредоточено на свеклосахарной культурѣ (она доставляетъ одна болѣе 40% всей сахарной свеклы, производимой Пруссіей и въ 1 1/2 раза болѣе, чѣмъ вся Германія безъ Пруссіи) и среди взятыхъ нами для сравненія провинцій Пруссіи существуетъ достаточно большая разница въ указанномъ отношеніи. Приводимъ для характеристики этой разницы таблицу III, (стр. 261) гдѣ показаны: процентъ площади подъ картофелемъ и свеклой, затѣмъ отношеніе кормовой площади къ пищевой, процентъ промышленныхъ растений (къ которымъ мы причислили картофель, рапсъ и сахарную свеклу) и количество скота на 100 гектаровъ. По этимъ даннымъ, хозяйства разсматриваемыхъ областей различаются довольно рѣзко: Мекленбургъ Стрелицъ, напр., по огромному преобладанію зерновыхъ растений (они составляютъ до 1/4 и въ числѣ промышленныхъ — въ видѣ рапса и сурьпки), — слѣдуетъ назвать страной зернового хозяйства; Мекленбургъ-Шверинъ, не смотря на такое же почти отношеніе пищевой и кормовой площади, представляетъ уже въ извѣстной мѣрѣ

Распределение сельскохозяйственной площади и количество скота.

ТАБЛИЦА III	По отношенію къ площади пашни, принятой за 100				Скота на 100 гектаръ					
	подъ зерновыми пищевыми	подъ техни- ческими	въ томъ чи- слѣ подъ картофелемъ	подъ кормо- выми расте- ніями и лу- гами	крупнаго ро- гатаго	лошадей	овецъ	свиней	козъ	всего въ пе- реводѣ на крупный скотъ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Восточная Пруссія. .	70,01	11,85	10,92	52,84	22,3	10,4	38,2	16,5	0,4	40,68
Западная Пруссія . .	65,25	15,88	15,46	34,05	17,8	7,9	52,9	14,5	2,3	34,84
Бранденбургъ . . .	66,59	20,52	19,66	40,67	17,4	6,0	42,9	14,3	5,8	31,84
Померанія	67,86	15,08	13,90	42,56	16,7	6,3	84,6	14,8	2,3	35,39
Познань	65,73	19,31	17,78	32,80	21,6	7,3	65,4	16,2	2,5	39,74
Мекленбургъ-Шверинъ	70,61	11,24	8,38	40,18	20,3	6,6	70,6	17,0	1,8	38,39
Мекленбургъ-Стрелицъ	70,47	11,73	7,74	40,58	14,2	5,9	64,2	12,2	2,9	29,86

Примѣчаніе: Отношенія площадей подъ культурами вычислено по даннымъ таблицы: Ernte-Statistik des deutschen Reichs für das Etatsjahr 1886/7 (Monatshefte Statist. d. deutsch. Reichs. 1887 Heft Juli; цифры же столбцовъ 6—10 взяты изъ Statist. Jahrbuch deutsche Reich Neunter Jahrgang. 1888, p. 25, перечисленія для послѣдней графы (11) сдѣланы, принимая по Goltz'у (Betriebslehre, p. 219) за голову крупнаго скота: 1 лошадь, 1 корову, 10 овецъ или козъ и 4 свиньи. Неточность въ томъ, что весь скотъ считается взрослымъ.

переходъ частью къ промышленнымъ, частью къ скотоводственнымъ хозяйствамъ. По числу головъ скота и особенно крупнаго рогатаго рѣзко выдаются затѣмъ двѣ области: Восточная Пруссія и Познань, изъ коихъ первая имѣетъ наибольшее отношеніе кормовой площади къ пищевой (благодаря главнымъ образомъ лугамъ), а послѣдняя наименьшее; объясненіе возможности для послѣдней держать большое количество скота заключается частью въ большей, сравнительно съ Восточной Пруссіей, урожайности ея луговъ, (2,27 тонны противъ 1,68 тоннъ сѣна), частью же, безъ сомнѣнія, въ большемъ распространеніи техническихъ производствъ, главнымъ образомъ винокуреннаго и свеклосахарнаго, дающихъ годные въ кормъ отбросы. Этому объясненію, повидимому, противорѣчить Бранденбургъ, гдѣ площадь подъ техническими растеніями еще болѣе и, тѣмъ не менѣе, количество скота, — при большемъ вдобавокъ пространствѣ подъ кормомъ, — едва превышаетъ количество его въ Мекленбургъ-Стрелицъ. Разница не можетъ быть объяснена здѣсь меньшимъ плодородіемъ луговъ, ибо они почти также урожайны, какъ и въ Познани; къ тому же преобладаніе картофеля въ посѣвѣ промышленныхъ растеній въ Бранденбургѣ еще рѣзче, чѣмъ въ Познани. Но и при одинаковости культуры оказывается рѣзкое различіе въ способѣ пользованія продуктомъ: Бранденбургъ потребляетъ для винокуренія менѣе картофеля, чѣмъ Познань (511 тыс. тоннъ противъ 591 тыс. тоннъ въ Познани)¹⁾ превращая часть его въ крахмальный сахаръ (глюкозу), какового онъ доставляетъ 13297 тоннъ изъ 14962 тоннъ, производимыхъ Германіей; оба производства, какъ извѣстно, даютъ отбросъ мало годный въ кормъ. Познань въ 1886 году имѣла въ ходу 443 винокурни, изъ которыхъ почти $\frac{3}{4}$ (316) принадлежатъ къ группѣ самыхъ крупныхъ (платящихъ акциза свыше 15 тыс. марокъ, въ томъ числѣ 90 свыше 30 тыс. каждая). Въ Бранденбургѣ было въ то же время 608 винокуренъ, но изъ нихъ менѣе $\frac{1}{2}$ (275) принадлежали къ крупнымъ, платившимъ по 15000 и 51 болѣе 30 тыс. марокъ каждая, и почти $\frac{8}{10}$ — (47) — самыхъ мел-

¹⁾ Всѣ данныя о техническихъ производствахъ заимствованы изъ Monatshefte zur Statistik d. deutsch. Reichs. Jahrgang 1887 November-Heft.

нихъ (платящихъ менѣе 1500 мар.), какихъ въ Познани было менѣе 20% (8). Надо при томъ замѣтить, что данныя о винокурении не выдѣляютъ Берлинъ изъ Бранденбурга, тогда какъ для остальныхъ данныхъ Берлинъ не вошелъ въ счетъ. По отношенію къ другому техническому производству — свеклосахарному — Познань еще болѣе рѣзко отличается отъ Бранденбурга, перерабатывая на своихъ 16 заводахъ 478 тыс. тоннъ свеклы, вмѣсто 156 тыс. тоннъ, перерабатываемыхъ 13 заводами Бранденбурга. Наконецъ, нужно замѣтить, что обнаруживаемая нашими цифрами незначительность количества скота по отношенію къ пространству въ значительной мѣрѣ, вѣроятно, исчезла бы, если бы было принято во вниманіе распредѣленіе скота по возрасту. Несомнѣнно, что именно Бранденбургъ, изъ всѣхъ разсматриваемыхъ провинцій, долженъ имѣть наименьшій процентъ молодого скота, тогда какъ Познань, вслѣдствіе болѣе экстенсивныхъ условій, должна содержать молодняка не менѣе средняго для остальныхъ провинцій; исключеніе въ этомъ отношеніи могутъ составлять только хозяйства съ техническимъ производствомъ. Разсматривая, наконецъ, данныя относительно другихъ провинцій, мы находимъ, что Померанія, занимающая по кормовому пространству и количеству скота среднее мѣсто, отличается и среднимъ процентомъ пространства подъ промышленными растеніями и занимаетъ среднее мѣсто и по отношенію къ упомянутымъ техническимъ производствамъ: она перерабатываетъ въ спиртъ 321 тыс. тоннъ картофеля, противъ 118 тыс. въ Восточной и 264 тыс. въ Западной Пруссіи; свеклы она перерабатываетъ почти столько же, какъ и Бранденбургъ (151 тыс. тоннъ), но значительно больше Восточной Пруссіи (37 тыс. тоннъ) и почти вдвое менѣе Западной Пруссіи (467 тыс. тоннъ). Последняя провинція (Западная Пруссія) стоитъ, слѣдовательно, по свеклосахарному производству почти наравнѣ съ Познанью, что и даетъ ей возможность, при очень незначительномъ пространствѣ подъ кормомъ, удержаться на среднемъ уровнѣ по отношенію къ количеству содержаемаго скота.

§ 3. Этотъ довольно обстоятельный анализъ данныхъ, характеризующихъ хозяйства нѣкоторыхъ областей Пруссіи, показываетъ, — какія разнообразныя обстоятельства нужно принять во вниманіе, чтобы сдѣлать болѣе или менѣе вѣрное заключеніе о строѣ

хозяйства области и о зависящей отъ этого строя экспортной способности ея. Въмѣстѣ съ тѣмъ, этотъ анализъ даетъ намъ возможность сдѣлать въкоторыя важныя выводы. Мы должны будемъ въ положенія г. Чупрова, —относительно условій опредѣляющихъ количество грузовъ въ земледѣльческихъ районахъ, — внести существенныя поправки и дополненія. Такъ, утвержденіе, что, при данномъ плодородіи почвы, — количество грузовъ прямо пропорціонально населенности области, —оказывается невѣрно или неполно. Слѣдуетъ, по меньшей мѣрѣ, ввести двѣ поправки: 1-ая должна указывать характеръ культуры данной области — ея систему хозяйства, 2-ая — зависимость не отъ населенности страны собственно, а отъ населенности чисто земледѣльской, т. е. отъ количества всего населенія, минусъ городское населеніе; чѣмъ больше послѣднее, тѣмъ меньше, при прочихъ равныхъ условіяхъ, будетъ количество отправокъ. Конечно, говоря о земледѣльческихъ районахъ, обыкновенно разумѣютъ, что процентъ городского населенія незначителенъ, ибо это условіе для земледѣльческихъ странъ представляетъ характерную черту. Однако, это положеніе вѣрно только отчасти, — вѣрнѣе, только для извѣстной культурной ступени ¹⁾. Но затѣмъ это можетъ быть и не вполне вѣрно; такъ, взятые нами для примѣра провинціи Германіи (за исключеніемъ Брандербурга) должны быть, безспорно, причислены къ областямъ съ наиболѣе рѣзко выраженнымъ, для германскихъ условій, чисто земледѣльческимъ характеромъ; тѣмъ не менѣе они имѣютъ довольно различный и для нѣкоторыхъ весьма значительный процентъ городского населенія, благодаря, отчасти, можетъ быть, приморскому положенію ихъ и болѣе или менѣе значительнымъ портамъ. Хозяйство Мекленбурга, какъ сказано, въ наибольшей степени соответствуетъ понятію о зерновомъ хозяйствѣ (считая съ рапсомъ здѣсь до 73,55% пашни занято зерновыми растеніями) и, слѣдовательно, стоитъ наиболѣе близко къ хозяйству нашихъ черноземныхъ областей. Въмѣстѣ съ тѣмъ, мы видимъ, что эта область отправляетъ наибольшее количество хлѣба по расчету на душу населенія, не смотря на очень высокій про-

¹⁾ Вліяніе „культурной ступени“ мы подробно выяснимъ въ слѣдующемъ отдѣлѣ.

центъ городского населенія. Конечно, этотъ значительный вывозъ обуславливается частью весьма значительнымъ, относительно другихъ сравниваемыхъ областей, плодородіемъ страны. Но именно то обстоятельство, что почва здѣсь очень плодородна относительно зерновыхъ растений (хлѣбовъ и масличныхъ) и, наоборотъ, та же почва несравненно менѣе обнаруживаетъ преимуществъ по отношенію къ урожаю кормовыхъ растений — и сдѣлало эту область страной зернового хозяйства. Дѣйствительно, по урожайности хлѣбовъ Мекленбургъ-Шверинъ представляется почти ровно вдвое болѣе плодороднымъ, чѣмъ Восточная Пруссія; но по урожаю травъ эта послѣдняя уже меньше уступаетъ ему; урожаи сѣна относятся какъ $1,68 : 3,08 = 100 : 183$, урожаи клевера какъ $2,24 : 2,81 = 100 : 125$, люцерны какъ $4,43 : 4,04 = 100 : 91$ и наконецъ для эспарцета какъ $2,79 : 2,82$ ¹⁾; слѣдовательно, въ послѣднемъ случаѣ почти равны, а по отношенію къ люцернѣ даже Восточная Пруссія имѣетъ преимущество. Конечно, если сравнить производительность этихъ областей по отношенію къ кормовымъ корнеплодамъ, то оказывается, что урожаи этихъ растений въ Мекленбургѣ превосходятъ урожаи ихъ въ Восточной Пруссіи почти въ три раза и потому (если только эти огромные урожаи не являются слѣдствіемъ малаго распространенія этихъ культуръ и отведенія имъ исключительно благопріятныхъ для нихъ мѣстъ) можетъ быть выгоденъ переходъ къ воздѣлыванію этихъ растений, взамѣнъ зерновыхъ, и если теперь мы не видимъ этого, то причину нужно искать въ экономическихъ условіяхъ, въ недостаточной густотѣ населенія, въ связи, можетъ быть, съ крупностью землевладѣнія.

Во всякомъ случаѣ, — пока, — Мекленбургъ является страной зернового хозяйства и — въ этомъ смыслѣ — онъ совершенно сравнимъ съ нашей черноземной полосой. Если-бы мы примѣнили къ нему ту мѣрку, по которой г. Чупровъ вычисляетъ количество хлѣба, которое могутъ отправлять наши черноземныя области, то пришли бы къ слѣдующимъ выводамъ. Г. Чупровъ принимаетъ, что на продовольствіе каждаго человѣка должно остаться въ странѣ около

¹⁾ Данные взяты изъ той-же таблицы въ Monatshefte zur Statistik d. deutsch. R., откуда и приведенныя въ таблицѣ II данныя объ урожаяхъ.

2½ четвертей или 20 пудовъ хлѣба. Цифры нашей таблицы по отношенію къ Пруссіи и Познани, повидимому подтверждаютъ этотъ выводъ; но уже для Помераніи эта цифра потребленія оказывается слишкомъ низкой, а по отношенію къ Мекленбургу и еще болѣе. Для послѣдняго избытокъ на одного человѣка населенія составилъ бы по этому расчету, 48 пуд., а для всего населенія (673 тыс.) слишкомъ 32 милліона пудовъ, что болѣе чѣмъ 5 разъ превосходитъ вычисленные дѣйствительныя отправки по желѣзнымъ дорогамъ. Нельзя допустить, чтобы $\frac{4}{5}$ всего вывоза шло другими путями, ибо таковыми (за исключеніемъ неважныхъ портовъ — какъ Ростокъ и Шверинъ) Мекленбургъ не изобилуетъ, а скорѣе слѣдуетъ думать, что оцѣнка необходимаго количества пищи принята слишкомъ низко. Здѣсь опять является передъ нами вліяніе фактора — относительной величины городского населенія, такъ какъ увеличеніе потребности (уменьшеніе вывоза) идетъ почти параллельно увеличенію процента городского населенія. Объясняется это именно особенностями питанія городского населенія — потребностью въ болѣе шемъ количествѣ мяса и вообще продуктовъ животноводства ¹⁾, которые, для своего приготовленія, требуютъ затраты гораздо большаго по вѣсу количества хлѣба. Въ Мекленбургѣ это обстоятельство даетъ себя рѣзче чувствовать, чѣмъ въ другихъ областяхъ, потому что, съ одной стороны, малый процентъ площади подъ картофелемъ лишаетъ населеніе одного изъ важнѣйшихъ суррогатовъ хлѣба, съ другой — малое развитіе винокуренія и другихъ сельско-

1)) Ниже мы приведемъ цифры въ доказательство того положенія, что города являются крупными потребителями животныхъ продуктовъ. Здѣсь же замѣтимъ, что и статистика указываетъ, что потребленіе далеко неодинаково въ разныхъ странахъ. Вотъ какія цифры находимъ у Roth'a (l. c. p. 10). По Werner'у потребленіе, за исключеніемъ посѣвныхъ сѣмянъ, составляетъ гектолитровъ всякаго хлѣба на голову населенія въ годъ:

Въ Великобрит. съ Ирландіей	5 6	Въ Бельгіи	4,5
„ Германіи	5,5	„ Россіи	6,8
„ Франціи	5,8	„ Румыніи	4,9
„ Австро-Венгріи	4,1	„ Швеціи съ Норвегіей	4,0
„ Италіи	3,2	„ Даніи	9,6
„ Испаніи	3,7	„ Соединенныхъ Штатахъ	9,9

и въ Канадѣ — 6,8. Цифра для Россіи здѣсь, какъ видно, значительно выше, чѣмъ у Чупрова, составляя почти 26 четвериковъ вмѣсто 20-ти, какъ принимаетъ г. Чупровъ.

хозяйственныхъ техническихъ производствъ вызываетъ необходимость затрачивать больше зерна въ кормъ скоту. Въ силу указанныхъ причинъ, населенность, въ смыслѣ по крайней мѣрѣ значительности массы городского населенія, можетъ имѣть прямо отрицательное значеніе для вывоза земледѣльческихъ продуктовъ, даже и въ странахъ чисто-зернового хозяйства, гдѣ возможность массовыхъ отправокъ въ земледѣльческихъ районахъ наибольшая. Мы думаемъ, что правильнѣе будетъ формулировать зависимость величины отправокъ хлѣба изъ земледѣльческихъ районовъ отъ различныхъ факторовъ въ видѣ слѣдующихъ положеній: 1) Масса экспортируемаго даннымъ райономъ зерна (правильнѣе, конечно, хлѣба) прямо пропорціонально производительности района относительно этого продукта и обратно пропорціональна потребленію его на мѣстѣ. „Производительность“, въ свою очередь, зависитъ во 1-ыхъ, отъ естественнаго плодородія, во 2-хъ, отъ системы хозяйства, которою обуславливается процентъ культурной площади подъ зерновыми растеніями¹⁾ и въ 3-хъ, наконецъ, отъ интенсивности хозяйства. Дѣйствительно, для экспортной способности района безразлично, будетъ-ли данное количество хлѣба произведено вслѣдствіе естественнаго плодородія почвы или вслѣдствіе повышенія этого плодородія помощью искусственныхъ мѣръ. Съ другой стороны, величина мѣстнаго потребленія зависитъ: 1) отъ густоты населенія и 2) отъ распределенія населенія между городомъ и деревней, — т. е. отъ процента городского населенія: чѣмъ выше этотъ процентъ, тѣмъ большая масса хлѣба будетъ оставаться на мѣстѣ, благодаря необходимости для питанія городского населенія большаго, относительно, количества продуктовъ животноводства, производство которыхъ поглощаетъ всегда часть зерна. Конечно, увеличеніе потребности въ продуктахъ животноводства можетъ вліять и на измѣненіе самой системы хозяйства и тогда, слѣдовательно, увеличеніе городского населенія отразится прямо уменьшеніемъ производительности района относительно

¹⁾ Впрочемъ и самъ г. Чупровъ говоритъ далѣе (II, 297): „въ земледѣльческихъ округахъ явленія товарной перевозки будутъ неизбежно измѣняться въ зависимости отъ рода воздѣлываемыхъ растений, отъ свойствъ почвы и климата, отъ характера господствующей системы хозяйства.“

зерна. Но и не вызывая еще измѣненія системы хозяйства, городское населеніе можетъ вызывать уменьшеніе хлѣбнаго экспорта.

Всѣ указанныя до сихъ поръ обстоятельства опредѣляютъ массу экспорта. Обращаясь къ вопросу о факторахъ, обусловливающихъ плотность движенія по желѣзнымъ дорогамъ даннаго района, по скольку она зависитъ отъ вывоза хлѣба, приходимъ къ слѣдующему выводу: 2) Плотность движенія хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ района зависитъ, во 1-хъ, отъ массы хлѣба, подлежащаго экспорту; во 2-хъ, отъ густоты желѣзнодорожной сѣти и, въ 3-хъ отъ присутствія или отсутствія другихъ путей для сбыта.

§ 4. Все сказанное до сихъ поръ характеризуетъ только отправки земледѣльческихъ районовъ, которые въ большинствѣ случаевъ являются прямыми грузами для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ здѣсь экспортъ обыкновенно преобладаетъ надъ импортомъ, который незначителенъ или, по крайней мѣрѣ, менѣе значителенъ, чѣмъ экспортъ. По отношенію къ обратнымъ грузамъ въ земледѣльческихъ районахъ г. Чупровъ пришелъ для русской черноземной области къ слѣдующимъ выводамъ. Весьма важную часть обратныхъ грузовъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ строевой лѣсъ и топливо, дрова или каменный уголь, особенно когда по дорогѣ лежатъ большіе города. Авторъ объясняетъ это „географическимъ размѣщеніемъ лѣсныхъ районовъ“ и — если мы вѣрно понимаемъ автора — считаетъ это обстоятельство случайнымъ. Мы думаемъ, что развѣ страна носить довольно рѣзко выраженный земледѣльческій характеръ, она въ большинствѣ случаевъ должна будетъ получать и топливо и строительный матеріалъ со стороны и такимъ образомъ эти грузы будутъ служить всегда обратными для желѣзныхъ дорогъ этой страны, конечно, при условіи, что не имѣется другихъ путей (напр. болѣе дешевыхъ водныхъ сообщеній) для полученія этихъ матеріаловъ. Необходимость такого обмѣна вытекаетъ изъ того, что страна дѣлается земледѣльческой и экспортирующей зерно въ огромномъ большинствѣ случаевъ только тогда, когда площадь подъ лѣсами или съ самаго начала занятія страны была незначительна, или же была сокращена уже впоследствии, ради занятія почвы подъ земледѣльческую культуру ¹⁾. Тѣ районы, которые г. Чупровъ назы-

¹⁾ Такъ, извѣстно, что восточная часть Соед. Штатовъ представляла

васть лѣсными, суть именно такіе, гдѣ прежде, за недостаткомъ сбыта лѣса въ сколько нибудь значительномъ размѣрѣ, населеніе занималось разными лѣсотехническими промыслами (смолокурениемъ, изготовленіемъ разныхъ деревянныхъ издѣлій и проч.). Когда-же, съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, явился легкій сбытъ лѣсному матеріалу въ необработанномъ или грубо обработанномъ видѣ, — лѣса стали быстро уничтожаться и почвы тѣмъ или другимъ путемъ поступали и поступаютъ подъ земледѣльческія культуры. Естественно, чѣмъ дальше пойдетъ этотъ процессъ обращенія лѣсныхъ почвъ подъ земледѣліе, тѣмъ болѣе увеличится, съ одной стороны, экспортная способность района относительно хлѣба, и вмѣстѣ съ тѣмъ, съ другой стороны, тѣмъ болѣе будетъ возрастать потребность во ввозѣ лѣсныхъ матеріаловъ.

Вторую группу среди обратныхъ грузовъ составляютъ на русскихъ дорогахъ — желѣзо и желѣзные издѣлія и третью — мануфактурные и галантерейные товары, хотя обѣ группы эти играютъ уже по массѣ несравненно меньшую роль, чѣмъ предыдущая группа (лѣсные продукты). Эти двѣ группы, желѣзо — съ одной и мануфактурные товары съ другой стороны, имѣютъ совершенно различное значеніе. Послѣдніе (мануфактурные товары) служатъ непосредственно потребленію, тогда какъ желѣзо служить матеріаломъ для дальнѣйшаго производства. Какъ мы покажемъ ниже, доставка желѣза и топлива, — этихъ главнѣйшихъ матеріаловъ для фабричной переработки продуктовъ, — въ страны земледѣльческія имѣетъ огромное значеніе; потому интересно знать, какъ измѣняется величина подвоза этихъ матеріаловъ со временемъ. Приводимъ съ этой цѣлью сравненіе данныхъ г. Чупрова (за 1874 г.) съ данными статистическаго сборника Мин. Пут. Сообщ. (о движеніи товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ XIV в.) за 1884 г.

Получено собственными станціями желѣзныхъ дорогъ:

прежде лѣсную страну и необходимость разчищать первобытные лѣса объясняетъ, отчасти, медленность заселенія этой полосы. По мнѣнію Макса Зеринга, Соед. Штаты начинаютъ заселяться быстро, начиная съ 40-хъ годовъ, главнымъ образомъ потому, что въ это время токъ переселенцевъ достигъ переходной къ преріямъ области Мичигана.

Ж е л ѣ з а и ж е л ѣ з н ы х ъ и з д ѣ л і й ¹⁾

	Всего		На версту дороги.	
	въ 1874 г.	1884 г.	1874	1884
	тысячъ пудовъ		пудовъ	
Орловско-Витебской	1186	1720	2431	3525
Козловско-Тамбовской	70,5	58	1037	853
Рязанско-Моршанской	92,7	42	767	328
Тамбовско-Саратовской	131	89	361	243
Харьково-Николаевской	158	549	262	991
Рязанско-Козловской	187,4	169	949	858
Орловско-Грязской	140	114	494	403
Грязе-Царицынской	132,3	919	212	1629

Такимъ образомъ изъ перечисленныхъ дорогъ увеличеніе транспорта весьма значительно на трехъ; на остальныхъ замѣчается, обратно, пониженіе. Последнее для Тамбовско-Саратовской и Рязанско-Моршанской дорогъ, объяснимо тѣмъ, что они получаютъ желѣзо по Волгѣ; вторая именно черезъ Моршанско-Сызранскую линію, которой не существовало еще въ 1874 году. Это видно изъ того, что и Грязе-Царицынская дорога получаетъ $\frac{2}{3}$ желѣза съ Волги-же (станція Волжская одна даетъ 786 тысячъ пудовъ) и по Тамбово-Саратовской дорогѣ желѣзо идетъ большею частью отъ Саратова къ Тамбову, т. е. съ Волги (именно 118 тысячъ пудовъ или $\frac{3}{4}$ всего транспортированного дорогою желѣза отправлено Саратовомъ). Пониженіе для Рязанско-Козловской, а еще болѣе Орловско-Грязской жел. дорогъ являются слѣдствіемъ проведенія дорогъ, могущихъ доставлять желѣзо дешевле, нежели Москва, какова, именно, для района Козлова и Грязей — Козловско-Воронежско-Ростовская дорога. Во всякомъ случаѣ, однако, эти обратные грузы, — хотя количество ихъ и возрастаетъ современемъ, — крайне ничтожны по массѣ и потому желѣзные дороги чисто земледѣльческихъ районовъ всегда находятся въ относительно крайне неблагопріятномъ положеніи: онѣ

¹⁾ Заголовокъ взятъ по г. Чупрову (т. II, стр. 258); въ Сборникъ нѣтъ соответствующей рубрики и мы взяли взамѣнъ того сумму трехъ столбцовъ: (24-го) 27 го („чугунъ не въ дѣлѣ, кромѣ лома“), 25-го (28 го) „желѣзо, жестъ и сталь не въ дѣлѣ, кромѣ лома“ и 26-го (29-го) „рельсы новые“, таблицы II; въ каждой изъ рубрикъ взяты графы: внутренняго сообщенія и „со станцій другихъ дорогъ на станціи своей дороги“.

имѣють чрезвычайно рѣзко выраженное одностороннее движеніе, при полномъ отсутствіи или ничтожномъ процентѣ обратныхъ грузовъ. Это дѣлаетъ стоимость транспорта болѣе высокой и вмѣстѣ побуждаетъ желѣзныя дороги этихъ странъ изыскивать всякія мѣры къ привлеченію грузовъ, особенно обратныхъ. На этомъ мы остановимся еще ниже, а теперь обратимся къ послѣднему типу районовъ — районамъ фабричнымъ.

§ 5. Фабричные районы по плотности движенія сходны съ горными, хотя, обыкновенно, плотность здѣсь менѣе и движеніе болѣе односторонне. Здѣсь часто (если не всегда) замѣчается значительное преобладаніе полученій надъ отправками, что подтверждается какъ данными относительно важнѣйшихъ германскихъ дорогъ фабричныхъ районовъ, такъ и русскими данными. Г. Чупровъ, впрочемъ, не безъ основанія оговариваетъ, что характеръ товарнаго движенія много зависитъ отъ характера производства и отъ мѣстныхъ особенностей района. Такъ, въ плодородной мѣстности фабрики не будутъ нуждаться въ подвозѣ издалека хлѣба для продовольствія населенія, какъ это имѣетъ мѣсто въ нашемъ центральномъ промышленномъ районѣ. Равнымъ образомъ, при существованіи вблизи лѣсовъ, подвозъ топлива не нуженъ и въ нашемъ центральномъ фабричномъ районѣ, многіе фабричные центры долго не только не получали извнѣ топлива, но сами отправляли его въ значительномъ количествѣ; впослѣдствіи-же, съ истребленіемъ окрестныхъ лѣсовъ, явилась потребность въ подвозѣ топлива, которое составляетъ теперь наибольшую массу транспорта дорогъ, ведущихъ къ этимъ центрамъ. Нельзя, однако, согласиться съ г. Чупровымъ, что „при кустарной системѣ производства, когда промыслы разбросаны по сельскимъ округамъ и составляютъ побочное дѣло земледѣльческаго населенія, на то же число занятыхъ лицъ требуется подвезти меньше хлѣба со стороны, нежели въ томъ случаѣ, когда эти лица сосредоточены на большихъ фабрикахъ, поглощающихъ все ихъ рабочее время“ и что этотъ фактъ объясняется, будто-бы — „самой системой производства“. Конечно, разъ населеніе само не производитъ хлѣба, кто нибудь другой долженъ произвести его для него и въ этомъ смыслѣ положеніе вѣрно. Но дѣло здѣсь не въ системѣ производства, а во времени, которое населеніе

употребляетъ на производство: если фабричныя рабочіе будутъ лѣтомъ обрабатывать поля, и только зимою заниматься фабричною работою (какъ это и дѣлаютъ кустари), то и для нихъ, разумѣется, потребуется подвезти менѣе хлѣба со стороны, чѣмъ теперь, когда они работаютъ на фабригѣ круглый годъ. Система производства имѣетъ здѣсь значеніе только по столько, по сколько при фабричной (машинной) работѣ менѣе выгодно или болѣе убыточно работать периодически.

Какъ констатируетъ г. Чупровъ, со временемъ происходитъ увеличеніе движенія по фабричнымъ дорогамъ, частью вслѣдствіе развитія промышленности, частью-же вслѣдствіе специализаціи ея. Но къ этому вопросу мы еще возвратимся, потому здѣсь на немъ останавливаться не будемъ.

Сказаннаго о естественныхъ и экономическихъ условіяхъ района достаточно, чтобы мы могли обратиться ко второму изъ поставленныхъ въ концѣ предыдущей главы вопросовъ.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Способы привлеченія транспорта желѣзными дорогами. Тарифнація товаровъ.

§. 1. Чтобы рѣшить, какія мѣры находятся во власти желѣзнодорожнаго управленія для увеличенія массы транспортирующаго по дорогѣ товара, нужно рѣшить слѣдующіе два вопроса: 1) *какіе товары могутъ дать достаточную для перевозки по желѣзной дорогѣ массу?* 2) *какіе способы могутъ или должны быть употреблены желѣзными дорогами по отношенію къ этому товару или этимъ товарамъ, чтобы масса ихъ и распределение по пути достигли наиболее выгодной высоты.*

Относительно перваго изъ этихъ вопросовъ предшествующее изслѣдованіе даетъ готовый отвѣтъ. При разсмотрѣніи движенія въ районахъ всѣхъ типовъ, мы видѣли, что главную массу грузовъ составляютъ всегда дешевые товары: въ районахъ земледѣльческихъ—хлѣбъ составляетъ главный прямой грузъ и желѣзо, топливо и строительные матеріалы доставляютъ главную массу обрат-

ныхъ грузовъ. Совершенно подобнымъ образомъ въ горнопромышленныхъ районахъ массу транспорта даютъ тѣ-же товары, только въ обратныхъ токахъ: топливо (уголь) или желѣзо или то и другое вмѣстѣ являются здѣсь главными прямыми грузами, тогда какъ хлѣбъ и частью строительные матеріалы составляютъ важнѣйшіе обратные грузы. Наконецъ, въ фабричныхъ районахъ топливо и хлѣбъ составляютъ главные прямые грузы, — въ этомъ случаѣ импортъ района, и къ нимъ присоединяются въ бѣльшемъ или меньшемъ количествѣ матеріалы, которые служатъ для приготовленія фабричнаго продукта; послѣдній-же является главнымъ обратнымъ — въ данномъ случаѣ экспортнымъ грузомъ и масса его, обыкновенно, относительно не велика. Такимъ образомъ, факты совершенно ясно свидѣтельствуютъ и всѣ изслѣдователи единогласно признають, что продуктами, доставляющими массу транспорта, могутъ быть только дешевые продукты, но объясненіе, которое дается этому явленію едва-ли можно признать удовлетворительнымъ. Для примѣра возьмемъ объясненіе г. Чупрова. „На желѣзныхъ дорогахъ, — говоритъ г. Чупровъ, — какъ и на другихъ путяхъ сообщенія ¹⁾ замѣченъ тотъ фактъ, что низшіе, менѣе цѣнные роды грузовъ составляютъ главную долю движенія и даютъ наибольшую сумму дохода. Въ пассажирскомъ движеніи этотъ фактъ выражается въ громадномъ преобладаніи числа лицъ, занимающихъ мѣста въ низшихъ классахъ вагоновъ надъ лицами, перевозимыми въ вагонахъ высшихъ разрядовъ. Въ товарной перевозкѣ тоже явленіе обнаруживается въ численномъ перевѣсѣ грузовъ, перевозимыхъ по низшимъ тарифамъ, надъ прочими. Для пассажирскаго движенія авторъ даетъ слѣдующее объясненіе: „каждый знаетъ, что, при современномъ распредѣленіи народнаго богатства, лица съ малыми доходами составляютъ громадное большинство народа, и такъ какъ человѣкъ, которому приходится дорожить каждою копѣйкою, конечно, избираетъ для себя самое дешевое мѣсто въ вагонахъ, то понятно, что наибольшее движеніе, а вслѣдствіе того и наибольшій доходъ должны падать

¹⁾ Не совсѣмъ понятно—о какихъ другихъ путяхъ сообщенія идетъ здѣсь рѣчь: если можно говорить о преобладаніи дешевыхъ товаровъ на иныхъ путяхъ, кромѣ желѣз. дорогъ, то это можетъ относиться только къ водному транспорту; въ сухопутномъ-же транспортѣ никакъ нельзя допустить такого преобладанія до введенія желѣзныхъ дорогъ.

именно на пассажировъ III-го класса.“ Это объясненіе въ общемъ можно признать правильнымъ, необходимо, однако, сдѣлать нѣкоторые дополненія. А именно: англійскіе желѣзно-дорожные дѣятели замѣтили, что земледѣльческое населеніе гораздо менѣе подвижно, чѣмъ промышленное ¹⁾ и нѣтъ основанія отрицать правильность этого замѣчанія. Напротивъ, оно подтверждается и апіористическими разсужденіями и фактами другого порядка.

Такъ г. Чупровъ (II, 53) указываетъ, что средній пробѣгъ пассажира въ Пруссіи за 20 лѣтъ (1854—1874 г.) упалъ съ 40 до 31 версты, а во Франціи—съ 55 до 37 килм.,—рядомъ съ огромнымъ возрастаніемъ (въ $3\frac{1}{2}$ —4 раза) въ обоихъ случаяхъ числа пассажировъ; вмѣстѣ съ тѣмъ пробѣгъ пассажира по дорогамъ этихъ странъ почти въ три раза менѣе пробѣга пассажира по русскимъ дорогамъ (106 верстъ въ 1874 г.). По нашему мнѣнію эти факты все объясняются тѣмъ, что земледѣльческое населеніе менѣе пользуется желѣзными дорогами. Несомнѣнно, именно, что Франція и Пруссія за указанный періодъ обратились въ значительной мѣрѣ изъ странъ земледѣльческихъ въ промышленныя. Но промышленное населеніе вынуждено пользоваться желѣзными дорогами не только въ болѣе мѣрѣ чѣмъ земледѣльческое, но и совершенно иначе. Земледѣлецъ, для переѣзда на небольшое разстояніе, пользуется имѣющеюся у него лошадыю, часто даже и тогда, когда направленіе его пути параллельно желѣзной дорогѣ. У промышленника въ огромномъ большинствѣ случаевъ (у рабочихъ и мелкихъ промышленниковъ) лошади нѣтъ, и потому онъ вынужденъ пользоваться желѣз. дорогой каждый разъ, когда ему нужно передвинуться, хотя-бы и на недалекое разстояніе. Земледѣлецъ пользуется для передвиженія желѣзной дорогой только тогда, когда переѣздитъ на лошади, по тѣмъ или другимъ причинамъ,—оказался-бы не удобенъ, слѣдовательно, преимущественно при значительности разстоянія.

Но все сказанное нами только дополняетъ объясненіе г. Чупрова относительно передвиженія пассажировъ.

§ 2. Другое дѣло относительно даваемого имъ объясненія преобладанія дешевыхъ товаровъ въ желѣзно-дорожномъ транспортѣ.

¹⁾ См. Cohn. Engl. Eisenbahnpolitik.

„Фактъ общеизвѣстный, что въ общей массѣ народнаго производства значительнѣйшая доля принадлежитъ повсюду громоздкимъ и малоцѣннымъ предметамъ, такъ какъ по *устройству природы человека и по законамъ вѣшняго міра*, важнѣйшія человѣческія нужды, — именно потребности питанія, жилища и отопленія, — удовлетворяются, главнымъ образомъ, при помощи такого рода предметовъ“. Ссылка на законы природы, однако, мало объясняетъ дѣло и не совсѣмъ вѣрна. Можно насытиться въ одинаковой мѣрѣ или тремя фунтами одного хлѣба или однимъ фунтомъ мяса и однимъ фунтомъ хлѣба. При томъ и хлѣбъ можетъ быть разнообразенъ по качеству, а слѣдовательно и по цѣнности и еще болѣе того мясо; да, наконецъ, каждый изъ этихъ продуктовъ можетъ быть замѣненъ отчасти или болѣе дешевымъ продуктомъ, напр. хлѣбъ — картофелемъ, или, наоборотъ, болѣе дорогимъ: масломъ, чаемъ, кофеемъ и т. п. Правильнѣе будетъ, кажется намъ, не естественно научная постановка, а чисто экономическая: такъ какъ цѣнность продукта зависитъ отъ количества затраченной на его производство рабочей силы, а эта рабочая сила у человѣка ограничена, — то тѣ продукты, которыя требуются для удовлетворенія потребностей человѣка въ большихъ количествахъ, должны быть дешевы, т. е. каждая единица ихъ должна требовать для своего производства небольшого расхода рабочей силы; въ противномъ случаѣ — этой рабочей силы не достало бы на удовлетвореніе всѣхъ потребностей. По тѣмъ-же причинамъ — ограниченности рабочей силы человѣка и оцѣнкѣ продукта по расходу рабочей силы, — производиться въ большихъ количествахъ могутъ опять только эти дешевые продукты, и, чѣмъ дороже продуктъ, тѣмъ менѣе возможно, чтобы его производилось въ районѣ, пользующемся желѣзной дорогой, столь большое количество, что масса его можетъ, такъ сказать, насытить транспортную способность дороги. Поэтому только дешевые продукты могутъ доставить достаточную для насыщенія этой способности массу транспорта и желѣзные дороги вовсе не случайно и не по произволу, а въ силу прямой и безусловной необходимости транспортируетъ преимущественно дешевые товары и г. Чупровъ правъ, говоря, что „въ противномъ случаѣ желѣзные дороги остались-бы безъ движенія и дохода“ (II, 45).

§ 3. Но если производство и потребление въ большихъ массахъ именно дешевыхъ продуктовъ зависитъ, дѣйствительно, отъ природы человѣка, то изъ этого мы можемъ только заключить, что такіе товары будутъ всегда составлять главную массу транспорта, но еще не можемъ сдѣлать вывода, при какихъ условіяхъ количество транспортируемыхъ предметовъ этого рода достаточно для насыщенія транспортной способности дороги, или — какія мѣры должны употребить дороги, чтобы привлечь достаточное для насыщенія ихъ транспортной способности количество дешевыхъ товаровъ для транспорта. Приведенное выше перечисленіе предметовъ массового транспорта показываетъ, что это почти исключительно продукты разныхъ отраслей добывающей промышленности: земледѣлія (пища, фабричныя матеріалы), лѣсоводства (дрова, строительные матеріалы), горнаго промысла (каменный уголь, руда, металлы и камни). Всѣ эти отрасли производства имѣютъ между собою сходство въ томъ отношеніи, что, во 1-ыхъ, они всѣ такъ или иначе связаны съ территоріей страны, а, во 2-ыхъ, производство здѣсь не требуетъ предварительнаго матеріала (въ отличіе отъ обрабатывающей промышленности), а цѣнность продукта главнымъ образомъ происходитъ отъ приложенной при добываніи ихъ живой рабочей силы. Поэтому, для того *чтобы эти товары производились въ большой массѣ нужно, во 1-ыхъ чтобы было на лицо достаточное количество живой рабочей силы и, во 2-ыхъ, чтобы производительность труда была высока. Оба эти условія встрѣчаются въ странахъ густо населенныхъ и съ развитой промышленностью.* Густое населеніе даетъ большую рабочую силу, которая служитъ для возможно интенсивнаго использования эксплуатируемой территоріи, а интенсивность хозяйства, — не только въ земледѣліи, но и въ другихъ отрасляхъ, — прежде всего обнаруживается увеличеніемъ массы продукта. Развитая же промышленность доставляетъ орудія (машины) для увеличенія производительности труда. Вотъ почему — совсѣмъ не случайность, что первыя желѣзныя дороги появились въ Англіи,¹⁾ странѣ наибо-

¹⁾ „Случайное обстоятельство,“ говоритъ г. Чупровъ (I, 103), „что желѣзныя дороги нашли себѣ первое примѣненіе въ богатой капиталами

лѣе густо населенной и съ наиболѣе развитой промышленностью: только при этихъ условіяхъ они могли сразу обосноваться прочно, ибо тогда только они могли получить необходимую имъ массу транспорта, не говоря о томъ, что здѣсь только могли найтись и необходимые для постройки капиталы. Поэтому же и первыя на континентѣ Европы желѣзныя дороги строились въ наиболѣе интенсивныхъ мѣстностяхъ или съ прямымъ расчетомъ на транспортъ объемистаго продукта (угля). Такимъ образомъ, въ странахъ интенсивнаго хозяйства ищущій транспорта продуктъ былъ на лицо, оставалось только отвлечь его отъ старыхъ путей сообщенія, — что не представляло трудности.

Но уже для того, чтобы интенсивныя страны могли производить значительную массу продуктовъ, (особенно промышленныхъ) они должны были получать матеріалы для самого производства изъ странъ болѣе экстенсивныхъ. Потому и послѣднія должны были быть снабжены улучшенными, т. е. способными транспортировать значительныя массы товара, — путями сообщенія.

Между тѣмъ положеніе дѣла было здѣсь совсѣмъ иное, чѣмъ въ странахъ интенсивныхъ. Въ странахъ экстенсивныхъ производительность труда была низка и населеніе рѣдко, — значить рабочая сила мала, — а потому это населеніе производитъ ограниченную массу продукта на данной территоріи. Замѣтимъ, что эти экстенсивныя страны суть страны исключительно земледѣльческія (въ обширномъ смыслѣ, — причисляя сюда и лѣсныя), такъ какъ, — по скольку дѣло идетъ о добываніи матеріаловъ, составляющихъ продукты горнаго промысла, не можетъ быть рѣчи о добываніи ихъ изъ странъ экстенсивнаго хозяйства, ибо, — какъ объяснено выше, — горныя промыслы въ экстенсивныхъ странахъ не прививаются или, по крайней мѣрѣ имѣютъ всегда ограниченіе значеніе. Поэтому для транспорта здѣсь имѣются одни только продукты земледѣлія, т. е. такіе, въ производствѣ которыхъ наибольшую роль играетъ территорія; которыя, слѣдовательно, въ большей массѣ могутъ быть собраны (особенно при экстенсивномъ земледѣліи)

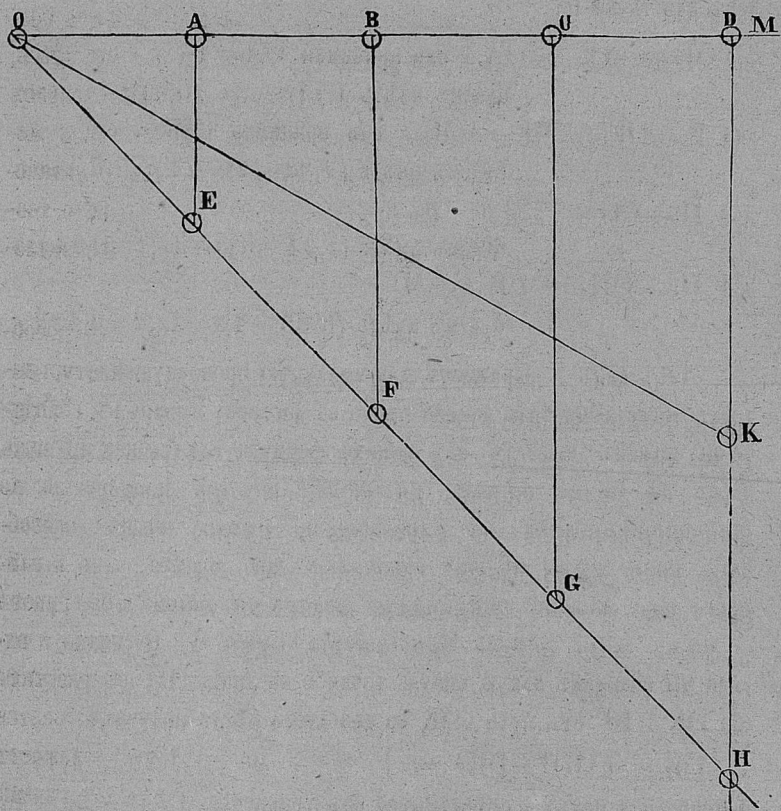
высоко промышленной и густо населенной Англіи“ etc. Указанное обстоятельство, какъ видно изъ текста, отнюдь не случайное.

только съ значительнаго пространства. По всёмъ этимъ причинамъ здѣсь въ гораздо большей мѣрѣ, чѣмъ въ странахъ интенсивныхъ, отъ инициативы самихъ желѣзныхъ дорогъ зависитъ возможность полученія достаточной массы транспорта и потому здѣсь, въ экстенсивныхъ странахъ, прежде всего и возникъ вопросъ о способахъ привлеченія грузовъ. Средство для привлеченія желѣзныя дороги нашли въ пониженіи платы за провозъ, — установленіи низкихъ тарифовъ. Разсмотримъ, прежде всего, чисто теоретически, какъ должно было повліять такое пониженіе на привлеченіе грузовъ.

§ 4. Каждый усовершенствованный путь имѣетъ способность привлекать къ себѣ съ другихъ, менѣе усовершенствованныхъ путей и эта притягательная способность (*Attractionsfähigkeit*) тѣмъ болѣе, чѣмъ болѣе усовершенствованъ данный путь и чѣмъ дешевле, слѣдовательно, могутъ быть транспортируемы по немъ товары. Но что особенно важно, эта привлекающая способность дѣйствуетъ различно на товары разнаго рода, а равно и районъ, изъ котораго товаръ привлекается на данный путь, будетъ различенъ, въ зависимости какъ отъ качествъ товара, такъ и оттого, на какомъ разстояніи отъ рынка по направленію пути лежитъ данная точка. Этотъ законъ весьма просто и точно доказывается математически.¹⁾ Представимъ себѣ, что линія ОМ изображаетъ улучшенный путь къ рынку О и точки А, В, С, и D пересѣченіе подъѣздныхъ къ пути ОМ дорогъ изъ лежащихъ въ сторонѣ точекъ Е, F, G, H, разстоянія которыхъ по вертикалямъ АЕ, ВF и проч. и разстоянія ОА, ОВ, и пр. относятся какъ 1 : 2 : 3 : 4 и сверхъ того предположимъ, для простоты вычисленій, что ОА = АЕ, ОВ = ВF, ОС = СG и ОD = DН. Тогда товары изъ пунктовъ Е, F, G и H могутъ направиться къ О, какъ по прямымъ ОЕ, ОF и пр., такъ и по ломаннымъ ЕАО, FBO

¹⁾ Болѣе точныя математическія вычисленія показываютъ, что притягательная сила усовершенствованнаго пути достигаетъ максимума при наклонѣ подъѣзднаго пути въ 180° (т. е. совпаденіи его съ продолженіемъ пути) и остается одинаковой до угла въ 80° . Районъ притяженія усовершенствованнаго пути образуетъ фигуру эллипса, центрами котораго будутъ крайнія точки пути (См. Sax, I 53—5 и Launhardt I, p. 15 ff.)

и пр. Для того, чтобы последнее было выгодно, нужно, чтобы стоимость провоза по ломанной, по меньшей мѣрѣ, не превышала



стоимости провоза по прямой. Изъ прямоугольныхъ же треугольниковъ ОЕА, ОВF и пр. имѣемъ:

$$OE = \sqrt{OA^2 + AE^2} = \sqrt{2 (OA)^2} = 1,41(OA)$$

$$OF = \sqrt{OB^2 + BF^2} = \sqrt{8 (AO)^2} = 2,82(OA)$$

$$OG = \sqrt{OC^2 + CG^2} = \sqrt{18 (OA)^2} = 4,24(OA)$$

$$OH = \sqrt{OD^2 + DH^2} = \sqrt{32 (OA)^2} = 5,65(OA)$$

Принимая во вниманіе, что провозъ по подъздному пути (неулучшенному) будетъ обходиться столько же, сколько

по прямому пути къ городу и обозначая эту стоимость провоза черезъ a , а стоимость провоза по улучшенному пути черезъ x найдемъ для точки E:

$$OE.a - AE.a = OA.x \text{ или принимая } OA=1$$

$$\text{будемъ имѣть } 1,41a - a = x0,41a$$

$$\text{для F: } -OF.a - BF.a = OB.x \text{ или принимая } OB=2$$

$$\text{будемъ имѣть } (2,82 - 2)a = 2x; x=0,41a$$

$$\text{для D: } -OG.a - CG.a = OC.x$$

$$\text{будемъ имѣть } (4,24 - 3)a = 3x; x=0,41a$$

$$\text{для H: } -OH.a - DH.a = OD.$$

$$\text{будемъ имѣть } (5.65 - 4)a = 4x; x=0,41a$$

Такъ какъ x выражаетъ максимальную провозную плату, которую можетъ платить данное мѣсто за доставку товара въ городъ, то мы можемъ вывести изъ нашихъ формулъ слѣдующее правило: *чѣмъ на болѣе далекое разстояніе товаръ можетъ быть транспортированъ по улучшенному пути, тѣмъ дальше отъ этого пути будутъ отстоять тѣ мѣста, изъ которыхъ еще выгодно отправлять товаръ на этотъ путь; иначе — тѣмъ шире районъ притяженія пути.*¹⁾ Очевидно, что если мы возьмемъ какую нибудь точку k на линіи DH въ разстояніи $DK = BF$ отъ пути OM, то для этого мѣста получимъ:

$$OK = \sqrt{OD^2 + DK^2} = \sqrt{4^2 + 2^2} = \sqrt{20} = 4,47$$

и провозная плата x опредѣлится изъ уравненія: $4,47a - 2a = 4x$

$$\text{или } x = \frac{2,47}{4} = 0,62, \text{ т. е. провозная плата здѣсь можетъ быть}$$

въ $1\frac{1}{2}$ раза больше, чѣмъ для точки F, лежащей на такомъ же разстояніи отъ улучшеннаго пути, но вдвое ближе къ городу. Это значитъ: *При одинаковомъ разстояніи отъ улучшеннаго пути, мѣстность, лежащая далѣе отъ рынка по линіи этого пути, можетъ вынести болѣе высокую плату за транспортъ.*

¹⁾ Этотъ законъ г. Чупровъ (II, 193 слѣд.) вывелъ безъ помощи математики, исходя изъ практическихъ соображеній о вліяніи стоимости нагрузки и выгрузки; но, благодаря этой постановкѣ, онъ не сдѣлалъ изъ этого закона тѣхъ выводовъ, которые мы приводимъ вслѣдъ за симъ въ текстъ.

Другое, не менѣе важное положеніе можно формулировать такъ: *всякое уменьшеніе стоимости провоза въ большей мѣрѣ благоприятствуетъ транспорту малоцѣнныхъ, нежели высокоцѣнныхъ товаровъ.*—Въ самомъ дѣлѣ, если товары А и В несутъ одинаковую провозную плату за разстояніе n по a или всего na и эта величина составляетъ 10% цѣны дорогого товара А, то отъ цѣны вдвое болѣе дешеваго товара В эта величина составитъ 20%. Послѣ пониженія стоимости провоза напр., до 0,41 a , какъ въ нашемъ вышеприведенномъ примѣрѣ, сбереженіе для каждаго продукта составитъ 0,59 n . а. или для А 0,5910% = 5,9% его цѣны, а для товара В: 0,59 отъ 20% или 10,8% его цѣны. Таковъ былъ бы выигрышъ для каждаго товара при одинаковой стоимости транспорта для обоихъ, какъ это бываетъ обыкновенно при движеніи по грунтовымъ дорогамъ и шоссе. При иныхъ условіяхъ, какъ увидимъ, выигрышъ будетъ иной, но ни въ какомъ случаѣ не меньшій для малоцѣнныхъ товаровъ. Словомъ, во всякомъ случаѣ *улучшеніе пути благоприятствуетъ увеличенію возможности транспорта малоцѣнныхъ товаровъ.*

Въ общемъ-же, вліяніе улучшеннаго пути выражается въ томъ, что, *районъ сбыта всѣхъ вообще товаровъ увеличивается*, т. е. разстояніе, которое товаръ можетъ проходить отъ мѣста производства до мѣста сбыта (потребленія) увеличивается. Въмѣстѣ съ тѣмъ, такъ какъ каждое улучшеніе пути есть и удешевленіе стоимости провоза единицы груза, то это *улучшеніе вызываетъ и увеличеніе интенсивности движенія*: съ одной стороны, товары, которые нельзя было транспортировать по прежнему дурному пути, теперь возможно перевозить на болѣе или менѣе далекое разстояніе; съ другой расширяется и самое производство этихъ товаровъ, къ чему побуждаетъ какъ облегченіе сбыта,—удешевленіе транспорта,—такъ и то обстоятельство, что расширеніе производства, въ огромномъ большинствѣ случаевъ, связано съ увеличеніемъ производительности труда, т. е. съ удешевленіемъ производства. Разумѣется, расширеніе производства и увеличеніе производительности труда—имѣютъ свои предѣлы, и, говоря вообще, предѣлы эти полагаются—количествомъ наличныхъ рабочихъ силъ —

или, что почти тоже, густотой населенія — для расширенія производства и развитіемъ техники для увеличенія производительности труда. Иначе говоря: чѣмъ гуще населеніе и чѣмъ болѣе совершенна техника, тѣмъ больше населеніе можетъ произвести способнаго къ транспорту товара. Поэтому можно сказать, что пути сообщенія должны или могутъ быть тѣмъ болѣе совершенны, затрата капитала на нихъ можетъ быть тѣмъ болѣе, чѣмъ гуще населеніе и выше производительность труда этого населенія. Такимъ образомъ существуетъ нѣкоторое взаимодѣйствіе: высокая производительность населенія и значительная населенность области дѣлаютъ возможной и выгодной значительныя затраты капитала (основного) на пути сообщенія, а слѣдовательно, и дешевый транспортъ товаровъ; и обратно: улучшеніе путей сообщенія дѣлаетъ возможнымъ расширеніе производства и увеличеніе массы предлагаемаго къ транспорту товара, а, слѣдовательно, и удешевленіе транспорта. Но, всякое улучшеніе пути вліяетъ на производство только при условіи пониженія стоимости транспорта, — иначе при условіи низкихъ тарифовъ. Нужно, слѣдовательно разобрать, какимъ образомъ устанавливается тарифъ и на сколько та или другая высота его можетъ вліять на расширеніе оборотовъ дороги и увеличеніе транспорта.

§ 5. Много спорили и теперь еще спорятъ, какой принципъ долженъ лечь въ основу системы тарификаціи. Одни находятъ, что тарифъ долженъ сообразоваться со стоимостью транспорта для самой дороги и, — исходя изъ положенія, что стоимость транспорта не зависитъ отъ качества товара, — требуютъ для всѣхъ товаровъ однообразнаго тарифа, принимая во вниманіе только необходимый для даннаго вѣса объемъ, т. е. ставя тарифъ въ зависимость отъ вѣса товара и занимаемаго имъ объема (*Raumwagen-tarif*, *Tara tarif*). Другіе, — и сюда относится въ настоящее время едва-ли не большинство теоретиковъ (*Sax, Ulrich* и пр.), — находятъ необходимымъ — тарифъ по цѣнности товара, такъ называемый классный, какъ онъ практикуется большинствомъ желѣзныхъ дорогъ; наконецъ, — практики, признавая, въ общемъ также тарифъ по цѣнности, — находятъ необходимыми еще особые виды исключительныхъ тарифовъ (спеціальныхъ), которые соображаются не только съ цѣнностью товара, но и съ условіями каждаго спеціаль-

наго случая, — условіями, которыя отчасти могутъ быть выражены зависимостью отъ разстоянія, проходимаго грузомъ по желѣзной дорогѣ или полнотой даваемой имъ нагрузки, или, наконецъ, отношеніемъ къ направленію товарныхъ токовъ по дорогѣ (прямые и обратные грузы); отчасти же вызываются конкуренціей желѣзныхъ дорогъ между собою или съ другими путями сообщенія.

Въ первомъ случаѣ эти спеціальные тарифы называются также тарифами дифференціальными или порайонными; они основаны на принципѣ убывающей съ увеличеніемъ разстоянія платы за единицу транспорта. Наконецъ, нѣкоторые (Perrot) требуютъ тарифа на подобіе почтовой таксы (Pennyposto — tarif) гдѣ, слѣдовательно, плата устанавливается безъ различія разстоянія. — Входитъ въ подробный разборъ всѣхъ этихъ системъ было-бы здѣсь неумѣстно, но все-же необходимо выяснитъ принципъ тарификаціи.

Мы видѣли уже, что только малоцѣнные товары могутъ быть произведены въ такомъ количествѣ, чтобы насытитъ транспортную способность желѣзной дороги; а если это такъ, значитъ и тарифы должны быть поставлены такъ, чтобы перевозка этихъ малоцѣнныхъ товаровъ была возможна, иначе эксплуатація основного капитала дороги оказалась-бы, по меньшей мѣрѣ неполной. Тарификація по цѣнности обозначаетъ, что чѣмъ товаръ дешевле, тѣмъ по болѣе низкому тарифу онъ транспортируется, и обратно: болѣе дорогой товаръ будетъ платить болѣе высокій тарифъ. И иначе не можетъ быть по законамъ производства: чѣмъ продуктъ дороже, тѣмъ меньше можетъ его произвести страна и слѣдовательно, тѣмъ меньше можетъ быть масса его вообще, а потому — и тѣмъ менѣе шансовъ, что масса, предложенная къ транспорту, будетъ такъ велика, что насытитъ транспортную способность дороги. Если же эта способность не насыщена, то чѣмъ дальше отъ этого насыщенія, тѣмъ дороже, по законамъ желѣзнодорожной техники, обойдется транспортъ единицы товара самой дорогѣ и тѣмъ выше, слѣдовательно, она вынуждена держать свои тарифы. Можно думать, что, разъ массовое движеніе достигнуто, и послѣ того тарифъ будетъ поставленъ однообразно для всѣхъ товаровъ (безъ повышенія для болѣе цѣнныхъ), — принимая папр. во вниманіе только тару (объемъ

занимаемый товаромъ), — то движеніе по массѣ не уменьшится. Но, — не говоря уже о томъ, что доходъ дороги уменьшится на сумму пониженія тарифа на высокоцѣнные товары, — нельзя утверждать, что это пониженіе будетъ полезно или даже только безвредно въ общественно-хозяйственномъ отношеніи, какъ думаетъ Ulrich (р. 155). На оборотъ, навѣрное — это будетъ очень вредно какъ для общественнаго хозяйства, такъ и для интересовъ желѣзной дороги. Для общества это будетъ вредно въ томъ смыслѣ, что поведетъ къ огромной концентраціи обрабатывающей промышленности, такъ какъ именно продукты фабричной переработки представляютъ наивысшую цѣнность въ единицѣ вѣса и потому безъ того уже значительный районъ ихъ распространенія сдѣлается еще болѣе значительнымъ. Въ силу этого, въ районахъ наиболѣе благопріятствуемыхъ естественными условіями, напр. по близости добыванія первоначальнаго сырья, — сдѣлается чрезвычайно выгодно основаніе огромныхъ фабрикъ; тогда какъ, наоборотъ, всѣ фабрики, получавшіе наиболѣе объемистые матеріалы изъ болѣе далекаго разстоянія должны будутъ пасть. Стоитъ припомнить только, что для выдѣлки одной тонны желѣза необходимо подвезти 6 тонн. матеріаловъ различнаго рода (Sax), чтобы понять въ какомъ неблагопріятномъ положеніи окажутся районы, получающіе болѣе или менѣе значительную часть матеріала извнѣ и на сколько, наоборотъ, будетъ благопріятно положеніе фабрикъ, имѣющихъ матеріалы на мѣстѣ. Словомъ, въ интересахъ общества важна не только абсолютно-низкая тарификація малоцѣнныхъ продуктовъ, но и относительно-низкая, сравнительно съ продуктами болѣе цѣнными, — и особенно такое различіе должно существовать по отношенію къ матеріаламъ фабричнаго производства (уголь, желѣзо сравнительно, напр., съ машинами). Вмѣстѣ съ тѣмъ, — разъ уравненіе тарифовъ цѣнныхъ и малоцѣнныхъ грузовъ поведетъ къ указанной концентраціи и закрытію значительнаго числа фабрикъ, существующихъ теперь, благодаря возможности подвоза массы сырья, — то, очевидно, такое уравненіе будетъ невыгодно и для желѣзныхъ дорогъ съ частнохозяйственной точки зрѣнія, ибо лишитъ ихъ значительной массы транспорта, не вознаграждаемаго развитіемъ производства въ другомъ мѣстѣ.

Такимъ образомъ тарификація по цѣнности является дѣломъ необходимости и вопросъ только въ томъ, на сколько такимъ образомъ достигается цѣль, — увеличеніе массы транспорта. Къ этому вопросу мы сейчасъ обратимся, а теперь рассмотримъ сперва, насколько могутъ быть оправданы спеціальныя тарифы разныхъ видовъ.

§ 6. Однимъ изъ наиболѣе распространенныхъ видовъ спеціальныхъ тарифовъ — является тарифъ, которымъ устанавливается извѣстное соотношеніе между высотой тарифа и разстояніемъ, на которое товаръ транспортируется. Практика, можно сказать, всюду признала необходимость понижать ставку съ удлинненіемъ проходимаго по дорогѣ разстоянія и концессіи нѣкоторыхъ государствъ (Франція и Австрія) прямо предписывали такое пониженіе. Мы видѣли, дѣйствительно, что увеличеніе пробѣга груза вызываетъ нѣкоторое уменьшеніе расходовъ дороги, въ видѣ сбереженія топлива, лучшаго использованія подъемной силы вагоновъ и проч. Особенно приведенныя выше разсужденія Belpaire'a показываютъ, что выгоды, даваемыя желѣзнымъ дорогамъ удлинненіемъ пути достаточно велики, чтобы побуждать ихъ дѣлать нѣкоторую скидку для полученія такихъ грузовъ. Такъ какъ грузы, проходящіе по всему протяженію извѣстной желѣзно-дорожной линіи называются транзитными, а грузы, передаваемые съ данной линіи на другую, — прямыми, и въ обоихъ этихъ случаяхъ товаръ проходитъ по дорогѣ наибольшее разстояніе, какое онъ, по мѣсту своего происхожденія и назначенія, можетъ пройти, то и тарифы для такихъ товаровъ называются обыкновенно или транзитными или, чаще, тарифами прямого сообщенія; мы будемъ примѣнять тотъ и другой термины безразлично, съ значеніемъ тарифа, пониженнаго противъ мѣстнаго, понимая подъ послѣднимъ тарифъ прилагаемый къ грузамъ, проходящимъ только между станціями данной, — одной и той же линіи. Такой прямой тарифъ будетъ дифференціальнымъ, когда поупудно — поперстная ставка будетъ понижаться по мѣрѣ увеличенія разстоянія, при чемъ пониженіе можетъ быть или только относительное, т. е. по разсчету на единицу вѣса и разстоянія, или же и абсолютное, — т. е. провозъ, напр., вагона груза обходится

на болѣе разстояніе дешевле, чѣмъ на меньшее. Sax (II, 10) слѣдующимъ образомъ объясняетъ связь тарифовъ дифференціальныхъ и тарифовъ по цѣнности.

Эффектъ желѣзной дороги по отношенію къ стоимости транспорта, — говоритъ Sax, — увеличивается осуществленіемъ связаннаго самымъ существомъ дороги — закона относительной высоты провозной платы (*relative Frachtpreishöhe*). Объясняется эта связь слѣдующимъ образомъ: „Размѣръ заложеннаго въ паровое транспортное предпріятіе капитала обуславливаетъ, что, въ видахъ хозяйственности, законъ интенсивности или законъ цѣны транспорта долженъ быть выполненъ такъ, чтобы его вліяніе обнаружилось возможно полно; это осуществляется, когда предписываемые закономъ цѣны принципы тарификаціи примѣняются различнымъ образомъ къ разнымъ товарамъ (*unterscheidende Anwendung der Tarifgrundsätze auf die einzelnen Frachtgegenstände*) до тѣхъ поръ, пока интенсивность движенія достигнетъ насыщенія. При этомъ, слѣдовательно, принимается въ соображеніе специальное вліяніе цѣны транспорта съ одной стороны на стоимость производства транспорта для самой дороги, съ другой — на привлеченную транспортную массу.“ Исходными точками для соображеній объ этихъ вліяніяхъ могутъ служить, — по мнѣнію автора, — или мѣновая цѣнность товара на мѣстѣ производства его, или мѣновая цѣнность на мѣстѣ потребленія. Первый способъ даетъ такъ называемую тарификацію по цѣнности (*Werthtarifirung*), второй — есть то, что называютъ дифференціальнымъ тарифомъ. „Въ послѣднемъ случаѣ цѣна транспорта единицы продукта съ увеличеніемъ разстоянія понижается, чтобы стоимость транспортируемыхъ товаровъ на мѣстѣ назначенія не превзошла рыночной цѣны, или иначе, чтобы можно было доставлять эти товары на рынокъ изъ болѣе далекаго разстоянія.“ „Въ обоихъ случаяхъ увеличеніе транспорта является (имѣвшимся въ виду) слѣдствіемъ, и, благодаря именно вліянію этого увеличенія на стоимость транспорта, — дѣлается возможной такая тарификація. Мы видимъ отсюда, — заключаетъ Sax, — что подъ давленіемъ этихъ законовъ (*durch des Schwergewicht dieser Gesetze*), вліяніе улучшенія путей сообщенія распространяется, съ

одной стороны, — на болѣ дешевые товары и, съ другой — на болѣ далекія разстоянія, благодаря чему экономическія послѣдствія примѣненія пара къ путямъ сообщенія увеличиваются экстенсивно и интенсивно.“ На столько Sax

Тарификація, при которой за право провоза на болѣе разстояніе платятъ менѣе, чѣмъ за провозъ на меньшее разстояніе не можетъ быть, — казалось-бы, — оправдана указаніемъ на пониженіе стоимости провоза, такъ какъ стоимость провоза на болѣе разстояніе, повидимому, при всякихъ условіяхъ, будетъ абсолютно дороже, чѣмъ стоимость провоза на меньшее разстояніе. Дѣйствительно, если брать во вниманіе только расходы пропорціональные количеству движенія, то это, конечно, вѣрно; но, тѣмъ не менѣе, возможно, что для желѣзныхъ дорогъ выгодно возить съ болѣе разстоянія за меньшую плату. Для оправданія и объясненія такихъ тарифовъ, практики указываютъ или на конкуренцію другихъ жел. дорогъ или путей сообщенія, или на необходимость приспособляться къ условіямъ cadaго частнаго случая; нѣкоторые-же теоретики (какъ Ulrich) — прямо отрицаютъ ихъ рациональность. Практики говорятъ, что они должны брать съ cadaго товара, что онъ можетъ вынести ¹⁾, ибо въ противномъ случаѣ, не получивъ извѣстнаго груза, — вслѣдствіе того, что не сдѣлано скидки, — дорога вынуждена будетъ брать съ остальнаго товара, не имѣющаго, помимо ея, выхода къ рынку, высшую ставку, чтобы покрыть свои расходы. Мотивъ здѣсь, слѣдовательно, увеличеніе массы движенія съ

¹⁾ См. особенно Hadley: *Le transport par les chemins de fer*. Sax иногда выражается такъ, какъ будто онъ тоже признаетъ этотъ принципъ. Такъ напр. р. 405 (II), — сказавъ о существованіи части расходовъ, падающей на каждый транспортный актъ тѣмъ меньшей величиной, чѣмъ больше число единицъ транспорта, и присовокупивъ, что существованіе этого вида расхода обуславливаетъ необходимость такой постановки тарифа, при которой возможно было-бы получить наибольшую массу транспорта, — онъ продолжаетъ: „Dies hängt... von der Anpassung der Tariffhöhe an die concreten Verhältnisse jedes einzelnen sich darbietenden Transportactes ab.“ — Толкованію этого мѣста въ вышеуказанномъ смыслѣ противорѣчатъ другія мѣста въ той-же книгѣ. Такъ напр. на стр. 431 авторъ рѣзко отрицаетъ дифференціальные тарифы въ видѣ уменьшенной платы за провозъ на болѣе разстояніе, находя, что жел. дорога ничего отъ этого выиграть не можетъ и забывая при этомъ, очевидно, о вліяніи увеличенія массы транспорта на стоимость каждой транспортной единицы. (См. объ этомъ, впрочемъ, текстъ).

цѣлью удешевленія единицы транспорта. Sax (429) даетъ слѣдующее объясненіе: „дифференціальныя тарифы, — говоритъ онъ, — содѣйствуютъ и пониженію мѣстныхъ тарифовъ,“ ибо „если бы они не были допущены и, слѣдовательно, соотвѣтствующій транспортъ отпалъ, мѣстные товары должны были-бы платить еще болѣе высокій тарифъ, такъ какъ тогда на каждый пользовательный актъ пало-бы болѣе расходовъ.“ Послѣ этого совершенно непонятно, какимъ образомъ тотъ-же авторъ двумя страницами далѣе (431) находитъ что „абсолютно низшая цифра платы за болѣе разстояніе“ не можетъ быть терпима, потому, будто-бы, что это вызвало бы „вредное перемѣщеніе условій производства“ (*Verschiebung der Productionsbedingungen*). Авторъ, однако, вынужденъ сознаться, что такая постановка тарифа можетъ быть выгодна для дороги, когда—безъ получаемого такимъ путемъ груза, — вагоны пробѣгали-бы пустые. Но, кромѣ того, и вышеприведенный аргументъ самого автора по отношенію къ дифференціальнымъ тарифамъ вообще можетъ имѣть значеніе. Гораздо правильнѣе разсуждалъ объ этомъ A. Audiganne ¹⁾. Онъ говоритъ: „Въ игрѣ тарифовъ мы имѣемъ силу, способную разрушить отношенія, существующія между различными мѣстностями, — силу, покровительствующую одной и парализующую другую. Легко сдѣлать извѣстную промышленность невозможной въ данномъ мѣстѣ, гдѣ она существовала искони и перенести ее въ другое мѣсто.“ Но относительно дифференціальныхъ тарифовъ по разстоянію, онъ тутъ-же прибавляетъ: „безъ сомнѣнія эти тарифы могутъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ представлять неудобства; но эти неудобства составляютъ рѣдкія исключенія.“ Вмѣстѣ съ тѣмъ онъ находитъ, что легко было-бы доказать и неудобства установленія тарифовъ прямо пропорціональных длинѣ пробѣга и потому, было бы несчастной мыслью „воспрепятствовать пониженія этого рода,“ т. е. дифференціальныя тарифы. Сказавъ затѣмъ о содѣйствіи этихъ тарифовъ для развитія страны вообще и снабженія большихъ городовъ въ частности, Audiganne заключаетъ: „чтобы сдѣлать изъ нихъ благотворное примѣненіе, нужно соединить большой тактъ съ глубокимъ знаніемъ экономическихъ законовъ“.

¹⁾ Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans. Paris 1862 (II p. 293).

По скольку, слѣдовательно, приведенные мотивы, дѣйствительно имѣютъ мѣсто, такая тарификація, не смотря на всѣ возраженія теоретиковъ, должна быть допущена, даже и тогда, когда всѣ желѣзныя дороги будутъ собственностью государства и тарифы будутъ устанавливаться принимая во вниманіе общегосударственные интересы. Такая необходимость можетъ, именно, возникнуть при конкуренціи съ другими путями сообщенія, — въ мѣстахъ сопряженія съ большими рѣчными путями или въ портахъ ¹⁾. Въ этихъ случаяхъ возраженіе противъ такихъ тарифовъ, что при помощи ихъ желѣзныя дороги уничтожаютъ естественныя выгоды географическаго положенія данной мѣстности, — падаетъ само собою: портъ или прирѣчный пунктъ и пользуется пониженнымъ тарифомъ только въ силу того, что географическое положеніе его на столько выгодно, что — буде ему не будутъ предоставлены исключительно выгодныя условія сбыта по желѣзной дорогѣ, онъ можетъ сбыть свой продуктъ рѣчнымъ или морскимъ путемъ, по тѣмъ-же, исключительно выгоднымъ ставкамъ. Кромѣ того, — указаніе на уничтоженіе естественныхъ выгодъ географическаго положенія довольно плохой вообще аргументъ. Дѣло въ томъ, что жел. дороги и всякіе улучшенные пути сообщенія уничтожаютъ *всеюда* естественныя выгоды географическаго положенія и *въ этомъ ихъ главная заслуга*. Эту мысль мы подтвердимъ ниже, теперь-же замѣтимъ еще слѣдующее. Никогда почти не бываетъ, чтобы одно какое-нибудь мѣсто соединяло всѣ наиболѣе выгодныя условія для производства того или другого продукта, потому, — такъ называемыя географическія преимущества даннаго мѣста — всегда въ известной мѣрѣ величина фиктивная. Даже тогда, когда, повидимому, въ данномъ мѣстѣ соединяются для производства даннаго продукта всѣ выгоды, часто оказывается, что одно какое-нибудь на первый взглядъ неважное обстоятельство лишаетъ это мѣсто всѣхъ его преимуществъ. Напомнимъ вышеприведенный фактъ негодности сдѣланныхъ въ Англіи локомотивовъ для американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Повидимому, всѣ преимущества въ дѣлѣ этого производства были на сторонѣ Англіи: она обладала уже въ то время весьма раз-

¹⁾ Многочисленные примѣры изъ англійской практики у Сохо'a Englische Eisenbahnpolitik.

витой желѣзодѣлательной и машиностроительной промышленностью и огромными капиталами, нужными для этого производства и дешевой рабочей силой и дешевымъ углемъ — все условія, совершенно отсутствовавшія въ Соединенныхъ Штатахъ. Однако, послѣдніе вынуждены были строить локомотивы у себя дома, по той простой причинѣ, что англійскіе машиностроители не признавали возможности движенія локомотивовъ по такимъ дорогамъ, какія строили американцы, или не умѣли приспособить къ этимъ условіямъ своихъ машинъ. Въ другихъ случаяхъ еще болѣе наглядно, что преимущества той или другой страны въ производствѣ даннаго продукта только частныя, и что, рядомъ съ ними, существуютъ и значительныя невыгоды. Производство хлопчатобумажныхъ тканей, напр., въ Индіи имѣло-бы преимущество передъ производствомъ въ Англіи въ видѣ близости доставки сырья-хлопка и близости рынка; но, съ другой стороны, и Англія, безспорно, имѣетъ въ дѣлѣ этого производства немаловажныя преимущества передъ Индіей: здѣсь, вѣроятно, топливо будетъ дешевле; матеріалъ лучше и разнообразнѣе (американскій, индійскій и египетскій); машины — дешевле, работа — болѣе интенсивна, и благодаря этому, можетъ быть и дешевле, не смотря на болѣе высокій заработокъ рабочаго. Словомъ, въ огромномъ большинствѣ случаевъ, въ каждой странѣ или области существуютъ какія-нибудь условія, составляющія ея преимущества передъ другими въ данномъ производствѣ ¹⁾. Условія эти иногда даже искусственныя (напр. таможенныя пошлины), но пока они существуютъ, они могутъ перевѣшивать естественныя преимущества другихъ странъ въ данномъ производствѣ и нарушеніе этихъ естественныхъ преимуществъ желѣзными дорогами, или вообще тарифно-транспортной политикой имѣетъ мало значенія, особенно потому, что часто трудно рѣшить, въ какой мѣрѣ нарушаются эти преимущества и даже на сколько они дѣйствительно существуютъ.

Въ силу сказаннаго, мы не считаемъ возможнымъ отрицать целесообразность и необходимость въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже абсолютно дифференціальныхъ тарифовъ (провоза товара на боль-

¹⁾ Конечно, это положеніе вѣрно только въ общемъ,—для большинства производствъ и случаевъ. Въ частности встрѣчаются исключенія, которыя будутъ указаны ниже.

шее разстояніе за меньшую плату), конечно при условіи, что такой тарифъ прилагается къ извѣстнымъ мѣстностямъ, а не приурочивается къ личнымъ симпатіямъ или антипатіямъ.

Такимъ образомъ, мы видѣли, что и теоретическіе доводы и житейская практика приводятъ къ тому, что товары малоцѣнные и идущіе изъ районовъ болѣе отдаленныхъ отъ мѣстъ сбыта (пограничныхъ районовъ „уединеннаго государства“) пользуются, при желѣзнодорожномъ транспортѣ, очень большими преимуществами, сравнительно съ болѣе цѣнными продуктами или хотя-бы и столь-же малоцѣнными, но произведенными въ болѣе близкихъ къ рынку мѣстностяхъ. Это обстоятельство, имѣетъ весьма большое значеніе.

Въ виду всего сказаннаго, крайне странно встрѣтить въ сочиненіи, посвященномъ специально тарифному дѣлу, возраженія противъ тарифовъ по цѣнности, въ родѣ тѣхъ, которыя встрѣчаемъ у Ulrich'a ¹⁾. Этотъ авторъ находитъ, что трудно, почти невозможно правильно установить тарифъ по цѣнности, но дѣлаетъ этотъ выводъ на основаніи слѣдующихъ соображеній. „Само по себѣ уже, говоритъ онъ, — „установленіе системы тарифа, особенно же установленіе классификаціи товаровъ, такъ чтобы она соответствовала какъ интересу желѣзныхъ дорогъ, такъ и интересамъ общества, — связано съ большими трудностями. Для этого требуется, прежде всего, большое всестороннее знаніе хозяйственныхъ отношеній: нужно знать не только самые разнообразные товары, встрѣчающіеся въ торговлѣ, но также способъ ихъ употребленія, ихъ цѣнность, ихъ способность къ нагрузкѣ и отношеніе, въ которомъ они стоятъ другъ къ другу. Если принять еще въ соображеніе, что въ обращеніе непрерывно вступаютъ все новые и новые товары, что ихъ цѣнность постоянно измѣняется и въ различныхъ мѣстностяхъ часто очень различна, то не нужно дальнѣйшихъ доказательствъ, что подробная и точная классификація по цѣнности сопряжена съ такими трудностями, преодолѣть которыя почти невозможно“ (1. с. р. 96),

Всѣ, выставленныя въ этой тирадѣ „непреодолимая“, якобы, трудности сводятся, въ сущности, къ тому, что нужно знать

¹⁾ Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen und nach seiner besonderen Entwicklung in Deutschland, Oestereich-Ungarn etc. Berlin und Leipzig. 1886. Авторъ, впрочемъ, въ другихъ мѣстахъ противорѣчитъ самъ себя.

хозяйственные условия и цѣнность товаровъ или, скорѣе, отношеніе цѣнностей различныхъ группъ товаровъ. Едва-ли это такъ трудно, какъ представляется автору, — тѣмъ болѣе, что не требуется ни абсолютной точности, ни слишкомъ большой дробности, особенно когда принимается классная тарификація. Еще меньшее, конечно, значеніе можетъ имѣть такое обстоятельство, какъ различная способность къ нагрузкѣ, которая, къ тому-же, легко опредѣлима. Что цѣна и цѣнность одного и того-же товара различны въ разныхъ мѣстахъ, также не можетъ имѣть большого значенія, ибо, очевидно, въ значительномъ числѣ случаевъ, это не измѣнитъ отношенія цѣнностей различныхъ товаровъ и притомъ, въ районѣ одной дороги, или даже одной сѣти дорогъ, рѣзкія колебанія отношеній цѣнностей группъ товаровъ, если и возможны, то въ видѣ крайне рѣдкаго исключенія. Къ тому-же, если-бы и дѣйствительно оказалось, что въ одной части района дороги данный товаръ цѣнится дешево, а въ другой дорого, то, при какомъ угодно низкомъ тарифѣ, — все же товаръ пойдетъ изъ мѣста, гдѣ онъ цѣнится дешево, туда, гдѣ онъ дорогъ, а не обратно. Подобнымъ образомъ разсуждаетъ Ulrich и о другомъ видѣ тарифа по цѣнности, — тарифѣ дифференціальномъ. Онъ говоритъ: „тѣ же самыя трудности представляются и въ томъ случаѣ, когда предстоитъ установить тарифныя ставки или рѣшить вопросъ давать или не давать въ данномъ случаѣ спеціальный тарифъ (Ausnahmentarif); и здѣсь нужно знать всѣ вліяющія условия (einchlagende Verhältnisse); чтобы прійти къ вѣрному выводу о вліяніи спеціального тарифа и чтобы не принести общественнымъ интересамъ больше вреда, чѣмъ пользы“.

Конечно, и въ томъ и въ другомъ случаѣ трудности отчасти существуютъ, но что они не могутъ считаться непреодолимыми или даже очень значительными, это доказываетъ уже то обстоятельство, что желѣзнодорожныя управленія разныхъ странъ, хотя и не сразу, но, все-же, относительно удачно разрѣшили эту задачу. Но если для желѣзныхъ дорогъ выгодно и даже необходимо брать низкій тарифъ съ товаровъ малоцѣнныхъ, составляющихъ прямые грузы, то пониженіе тарифа еще болѣе выгодно и необходимо для грузовъ обратныхъ, идущихъ въ направленіи болѣе слабого товарнаго тока. На сколько низко *могутъ быть* здѣсь поставлены та-

рифы, видно изъ того, что Nördling ¹⁾ вычисляетъ стоимость транспорта обратнаго груза для одной изъ австрійскихъ дорогъ (Teissbahn) въ 0,47 крейц. съ тоннокилометра, считая и добавочную плату за нагрузку и выгрузку (Manipulations-Gebühr); безъ этой же прибавочной платы — въ 0,25 крейцеровъ. Последняя ставка составляетъ, при курсѣ 80 коп. гульденъ, $\frac{1}{5}$ коп. за тоннокилометръ или около $\frac{1}{300}$ коп. за пудоверсту, т. е. по меньшей мѣрѣ въ 5 разъ ниже низшаго изъ существующихъ на нашихъ дорогахъ для хлѣбныхъ грузовъ тарифа въ $\frac{1}{60}$ коп. съ пудоверсты. Взявъ всю сумму расхода (съ нагрузкой и выгрузкой) и считая ее круглымъ числомъ въ $\frac{1}{2}$ крейц. получаемъ все еще чрезвычайно низкій тарифъ въ $\frac{1}{150}$ коп. съ пудоверсты или почти 4 коп. съ вагоновъ версты. Такъ какъ вычисления Nördling'a относятся именно къ массовымъ грузамъ, то отсюда ясно, на сколько возможно возрастаніе движенія таковыхъ грузовъ и возрастаніе ихъ транспортности. И такіе тарифы вовсе не плодъ кабинетныхъ теоретическихъ вычисленій: въ дѣйствительности на многихъ нѣмецкихъ дорогахъ существуетъ такъ называемый однопфенниговый тарифъ (Einpennigtarif), т. е. тарифъ въ 1 пфен. за тоннокилометръ и даже нѣсколько ниже, напр. въ 0,8 пфениг. за обратный грузъ отъ портовъ въ видѣ морского ила для удобренія (Ulrich).

§ 7. Словомъ, для желѣзныхъ дорогъ, — по совершенно вѣрному выраженію Hadley, — обратный грузъ всегда выгоденъ, разъ тарифъ покрываетъ разницу въ стоимости провоза пустого и груженнаго вагона. Поэтому, желѣзныя дороги могутъ ставить здѣсь тарифъ весьма низко и вопросъ только въ томъ, на сколько пониженіе тарифа можетъ содѣйствовать привлеченію грузовъ? Этотъ вопросъ рѣшается довольно различно различными авторами. Г. Чупровъ въ своемъ „Общемъ заключеніи объ издержкахъ производства на желѣзныхъ дорогахъ“ (I, 256) говоритъ:... „желѣзнодорожное хозяйство не въ силахъ ни приспособлять затратъ труда и капитала къ условіямъ измѣняющагося спроса, ни принаравливать самый спросъ къ

¹⁾ Die Selbstkosten d. Eisenbahntransportes und die Wasserstrassenfrage etc. v. W. v. Nördling. Wien. 1885. p. 17 ff. Средняя стоимость на австрійской сѣти въ дѣйствительности составляетъ, — считая только расходъ, зависящій отъ движенія, — 0,69 крейц. за тоннокилометръ (тамъ же, p. 19).

опредѣляемымъ техническими требованіями затратамъ.“ и „поэтому сумма издержекъ производства, падающихъ на единицу перевозимыхъ грузовъ, всецѣло зависитъ отъ данныхъ желѣзной дорогъ особенностей движенія“. Этотъ выводъ едва-ли можно признать вполне вѣрнымъ. Конечно, не желѣзныя дороги и фрахты ихъ *образуютъ* спросъ на товаръ и въ этомъ смыслѣ первая половина вывода вѣрна. Но г. Чупровъ желалъ собственно сказать этимъ выводомъ, — какъ видно изъ предшествующихъ разсужденій, — что пониженіе цѣнъ транспорта и связанное съ нимъ пониженіе цѣнъ товаровъ не содѣйствуетъ увеличенію потребленія товара, ибо, очевидно, если не произойдетъ расширенія потребленія, то не можетъ произойти и расширенія транспорта. Авторъ, конечно, правъ, что „человѣкъ не можетъ чувствительно увеличить“ количество пищи, „хотя бы стоимость предметовъ продовольствія понизилась втрое.“ Но, не говоря уже о томъ, что такое увеличеніе потребленія невозможно только для человѣка, который и ранѣе, при высокой цѣнѣ пищи, наѣдался до сыта и что всегда есть масса людей въ современномъ обществѣ, для которыхъ хлѣбъ все еще слишкомъ дорогъ, чтобы они могли ѣсть до сыта, — слѣдуетъ имѣть въ виду еще слѣдующее. Во первыхъ, потребности человѣка въ пищѣ ограничены только количественно, но не качественно. Человѣкъ, съѣдающій для насыщенія 3 фунта хлѣба, можетъ свободно съѣсть 2 фунта того же хлѣба и 1 фунтъ мяса; для производства же послѣдняго нужно скормить даже свинѣ, — наилучшимъ образомъ превращающей всякую пищу въ мясо, — до 5 фунт. хлѣба и другого корма ¹⁾. Такимъ образомъ, потребленіе хлѣба съ 3 фунт. можетъ подняться до 7 ф. безъ всякаго увеличенія количества, а только вслѣдствіе улучшенія качества потребляемой человѣкомъ пищи. Во 2-хъ, уменьшеніе цѣны хлѣба вліяетъ на пониженіе цѣнъ огромной массы (можно сказать всѣхъ) продуктовъ, потребленіе которыхъ не ограничено такъ узко естественными законами, напр., платья, всѣ такъ называемые *Genussgüter*, т. е. предметы питанія, не составляющіе собственно предметовъ первой необходимости, а въ нѣкоторомъ смыслѣ, роскошь, каковы: сахаръ, чай, кофе, табакъ, фрукты и др. Требованіе

¹⁾ На значеніе этого обстоятельства было указано выше. (См. сказанное о земледѣльческихъ районахъ).

на эти продукты, несомненно, возрастает съ пониженіемъ цѣнъ земледѣльческихъ продуктовъ. Но, кромѣ того, желѣзныя дороги удешевляютъ провозъ не однихъ пищевыхъ, а всякаго рода малоцѣнныхъ продуктовъ — на первомъ мѣстѣ, слѣдовательно, сырыхъ матеріаловъ для фабричнаго производства, вслѣдствіе чего и фабрики становятся дешевле и доступнѣе массѣ населенія. Конечно, величина запроса на эти матеріалы существеннымъ образомъ зависитъ „отъ потребленія“ продуктовъ, какъ справедливо замѣтилъ г. Чупровъ; и въ еще большей степени, конечно, она зависитъ отъ распредѣленія богатства: чѣмъ равномернѣе распредѣленіе, тѣмъ болѣе правильно будетъ возрастать запросъ. Но и при современномъ распредѣленіи, когда львиная доля достается предпринимателямъ, послѣдніе, въ свою очередь, увеличиваютъ запросъ на разные продукты. Правда, этотъ запросъ направляется, главнымъ образомъ, на средства производства, ибо предприниматели стремятся дать своему „накопленію“ производительное назначеніе, но все-же, въ концѣ концовъ, это есть увеличеніе запроса. Конечно, каждый районъ каждой желѣзной дороги можетъ доставить только извѣстное количество продуктовъ, пока интенсивность и производительность труда и масса населенія въ немъ остается прежняя; потому, присоединеніе новыхъ вѣтвей, открытіе для сношенія новыхъ районовъ, можетъ дѣйствовать несравненно сильнѣе и быстрѣе на увеличеніе движенія, чѣмъ пониженіе стоимости провоза. Но что и послѣднее должно необходимо вліять на усиленіе движенія, это видно изъ выясненнаго выше закона притяженія: очевидно, чѣмъ ниже тарифъ, сравнительно съ цѣной провоза по другимъ путямъ, тѣмъ сильнѣе притягательная сила желѣзной дороги, тѣмъ съ бѣльшаго района она можетъ притянуть къ себѣ грузъ. И это вліяніе должно быть тѣмъ рѣзче, чѣмъ рѣже петли сѣти желѣзныхъ дорогъ, чѣмъ меньше, слѣдовательно, грузы могутъ отвлекаться другими дорогами, или вообще другими путями; а всѣ эти условія встрѣчаются наиболѣе рѣзко выраженными — въ районахъ экстенсивныхъ. Указанный г. Чупровымъ фактъ, что пониженіе тарифовъ *въ данномъ* году, — отличавшемся чрезвычайными событіями (войной), не произвело усиленія движенія противъ прежнихъ годовъ, — ничего не доказываетъ, ибо, для правильнаго сравненія, надо было-бы знать,

достигло-ли-бы движеніе той-же интенсивности въ этомъ, именно, году, если-бы пониженія тарифа не произошло. Этого, очевидно, знать нельзя, а слѣдовательно, изъ этого единичнаго факта нельзя сдѣлать никакого вывода. Равнымъ образомъ, фактъ, что русскія желѣзныя дороги не смогли (или не съумѣли) привлечь до сихъ поръ сколько нибудь значительное количество обратныхъ грузовъ, — не доказателенъ. Во 1-хъ, это могло происходить отъ неправильности приемовъ тарификаціи; во вторыхъ, — никто, конечно, не станетъ утверждать, что желѣзныя дороги могутъ достигнуть всего, какъ-бы имъ ни противодействовали другіе факторы. Въ данномъ случаѣ противодействующимъ элементомъ является высокая таможенная пошлина и если промышленники часто правы въ своихъ жалобахъ, что желѣзныя дороги, устанавливая низкіе тарифы на иностранные товары, уничтожаютъ значеніе пошлинъ, — то, съ другой стороны, не менѣе вѣрно, что извѣстная высота пошлинъ совершенно лишаетъ желѣзныя дороги возможности имѣть отъ границы грузы, такъ какъ и при даровомъ провозѣ цѣна этихъ грузовъ, благодаря пошлинѣ, была-бы слишкомъ высока. Но, конечно, при помощи пониженія тарифа нельзя безконечно увеличивать интенсивность движенія по дорогѣ; предѣлъ, кромѣ указанныхъ выше качествъ района, — полагается еще и качествами самой дороги, — ея большимъ или меньшимъ техническимъ совершенствомъ, — факторъ, на который г. Чупровъ не обратилъ вниманія, или вліяніе котораго онъ почти отрицаетъ, говоря, что желѣзныя дороги не въ силахъ приспособлять затратъ капитала къ нуждамъ движенія. Совершенно противоположно г. Чупрову Сах (I, 61) полагаетъ, что для путей сообщенія, въ которыхъ основной капиталъ играетъ наибольшую роль, — слѣдовательно, на первомъ мѣстѣ, для жел. дорогъ, — „не будетъ парадоксомъ сказать: здѣсь не стоимость производства обуславливаетъ цѣну транспорта, а, наоборотъ, цѣна транспорта обуславливаетъ стоимость его производства.“ Но, прибавляетъ онъ, законъ этотъ имѣетъ ограниченія: съ одной стороны, чтобы извѣстное вліяніе на производство и сбытъ обнаружилось, должны быть на лицо элементы для усиленія производства и сбыта. Съ другой, каждое новое пониженіе производитъ тѣмъ меньшій эффектъ, чѣмъ ниже стояла ранѣе цѣна транспорта.“ Совершенно подобнымъ

образомъ разсуждаетъ Ulrich (р. 43 ff). Показавъ, что масса транспорта обуславливаетъ стоимость провоза для дороги, онъ прибавляетъ: „Но увеличеніе транспорта и развитіе сношеній зависитъ опять весьма существенно отъ *высоты* или *возможно низкой цѣны транспорта* и такимъ образомъ является взаимодѣйствіе.“ Вслѣдствіе этого взаимодѣйствія „выставлено было положеніе, что для желѣзныхъ дорогъ *не стоимость производства обуславливаетъ тарифъ, а наоборотъ, — тарифъ обуславливаетъ стоимость производства.*“ Но это положеніе, думаетъ Ulrich, вѣрно только при нѣкоторыхъ ограниченіяхъ. Прежде всего, развитіе сношеній зависитъ, кромѣ тарифа, еще и отъ другихъ причинъ; потому, для того, чтобы низкій тарифъ оказалъ такое дѣйствіе, нужно, чтобы были на лицо естественныя условія для развитія транспорта. Ulrich думаетъ, что „въ слабонаселенной, занимающейся исключительно земледѣліемъ области, безъ горнаго промысла и обработки вающей промышленности, — не можетъ быть достигнуто значительное увеличеніе транспорта помощію пониженія тарифовъ.“ Во всякомъ случаѣ, слѣдовательно, оба автора признаютъ взаимодѣйствіе между стоимостью провоза и увеличеніемъ массы транспорта. Оговорки, какія дѣлаетъ Ulrich относительно вліянія естественныхъ условій, если ихъ формулировать болѣе обще, — можно признать вѣрными. Но, въ той формѣ, въ какой они выражены Ulrich'омъ, въ спеціальному приложеніи къ экстенсивнымъ земледѣльческимъ странамъ, едва-ли можно признать ихъ обоснованными. Противъ заключенія Ulrich'a говорятъ, во первыхъ, факты; такъ, пониженіе цѣны транспорта американскими дорогами, безъ сомнѣнія, было однимъ изъ факторовъ, содѣйствовавшихъ увеличенію массы транспорта по этимъ дорогамъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и увеличенію американскаго экспорта, — какъ это признаютъ всѣ изслѣдователи вопроса объ американской конкуренціи. Во вторыхъ, теоретическія соображенія не подтверждаютъ такого заключенія. Дѣло не въ населенности страны, а въ производительности труда населенія: большое земледѣльческое населеніе, трудъ котораго мало производителенъ, или вообще болѣе густое населеніе земледѣльческой страны можетъ, — какъ это было показано выше, — доставлять для транспорта часто менѣе продукта, чѣмъ малое населеніе, трудъ котораго, на оборотъ,

высоко производителенъ, оттого-ли, что почва очень плодородна по естественнымъ своимъ свойствамъ, или оттого, что населеніе снабжено хорошими орудіями, — хотя бы орудія производились внѣ данной области, — или, наконецъ, отъ обѣихъ этихъ причинъ вмѣстѣ, какъ это было въ Американскихъ Соединен. Штатахъ. Изъ другихъ указаній Ulrich'a можно признать вѣрнымъ устанавливаемое и Саксомъ положеніе, что пониженіе тарифа можетъ быть выгодно для дороги только до извѣстнаго предѣла, за которымъ, вслѣдствіе насыщенности, такъ сказать, транспортной способности дороги при данной ея Technikѣ, приходилось-бы измѣнять технику и такимъ образомъ увеличивать расходы. Это положеніе, однако, не отрицаетъ вліянія пониженія тарифа на транспортъ, а только указываетъ границы пониженія съ точки зрѣнія интересовъ желѣзныхъ дорогъ. Ulrich говоритъ, однако, (особенно стр. 146 ff), что руководствуясь интересами общества, можно повести пониженіе тарифа гораздо далѣе, чѣмъ это дѣлается при частно-хозяйственномъ управленіи желѣзными дорогами, хотя и въ этомъ послѣднемъ случаѣ оказываются возможными, какъ приводитъ самъ авторъ (р. 149) чрезвычайно низкіе тарифы (въ 1 пфен. за тоннокилометръ и даже 0,8 пфен.), „которые еще 10 лѣтъ назадъ признавались невозможными и тогда низшимъ предѣломъ считался тарифъ въ 1 серебрянный пфен. за тоннокилометр. = 2,25 пфеннига.“ Что касается странъ экстенсивнаго земледѣлія, то здѣсь дороги часто вынуждены понижать тарифъ даже болѣе, чѣмъ въ странахъ интенсивныхъ, такъ какъ прилегающіе къ дорогѣ районы не могутъ доставить выгодной массы транспорта, и — чтобы расширить районъ, могущій съ выгодой доставлять свой товаръ на дорогу, она вынуждена понижать свой тарифъ, дабы достигнуть выгодной высоты интенсивности движенія. (Статистическое доказательство этого даетъ сопоставленіе высоты тарифовъ разныхъ странъ) ¹⁾. Только этимъ путемъ дороги экстенсивныхъ областей достигаютъ и большаго транзита, который для нихъ, — въ силу невозможности достигнуть соотвѣтствующей интен-

¹⁾ Смотри напр. сопоставленіе нѣмецкихъ и американскихъ тарифовъ желѣзн. дорогъ у Schäffle Amerik. Concurrenz. Zeitschr. f. d. ges. Staatswiss. 1886, I Heft.

сивности движенія при помощи однихъ товаровъ собственного района, — является болѣе необходимымъ, чѣмъ для дорогъ интенсивныхъ странъ. Конечно, и здѣсь существуетъ предѣлъ пониженія, но если вообще дорога еще не достигла выгодной высоты интенсивности движенія и дальнѣйшее пониженіе тарифа не увеличиваетъ транспорта, то это значитъ обыкновенно, что дорога построена неумѣстно или несвоевременно, или слишкомъ дорого.

§ 8. Помощію установленія низкихъ тарифовъ на малоцѣнные товары и помощію дифференціальныхъ тарифовъ дѣлается возможнымъ значительное расширеніе района распространенія (Absatzgebiet) малоцѣнныхъ грузовъ, какъ это указываетъ и Сахъ въ вышеприведенной цитатѣ. Этому положенію до нѣкоторой степени противорѣчить выводъ г. Чупрова. Г. Чупровъ говоритъ (II, p. 40 ff): „грузы высшихъ категорій передвигаются желѣзными дорогами на болѣе длинныя разстоянія, нежели грузы низшихъ разрядовъ. Это явленіе, наблюдаемое какъ на цѣлыхъ европейскихъ сѣтяхъ, такъ и на отдѣльныхъ линіяхъ, замѣчается и въ пассажирскомъ и въ товарномъ движеніи. Пассажиры проходятъ тѣмъ большее разстояніе, чѣмъ выше занимаемый ими классъ, такъ, что самый длинный пробѣгъ приходится на пассажировъ I-го класса, самый короткій на пассажировъ 3 и 4 классовъ.“ „Въ товарномъ движеніи разсматриваемый фактъ выражается въ постепенномъ уменьшеніи длины пробѣга, по мѣрѣ перехода къ менѣе цѣннымъ грузамъ. Въ Пруссіи въ 1874 г. средній пробѣгъ каждого центнера грузовъ, перевозимыхъ попутно, равнялся — въ разрядѣ товаровъ нормального тарифа — 108,7 килм., а въ разрядѣ товаровъ пониженного тарифа — 93,1 килм. Въ грузахъ, перевозимыхъ повагонно, каждый центнеръ товаровъ высшей категоріи прошелъ среднимъ числомъ 99,5 килм., а низшей — только 82 килм. Въ Австріи каждая тонна товаровъ большой скорости прошла 141 килм., товаровъ нормального класса 108 килм., товаровъ пониженного класса 126 килм., (слѣд. отступленіе), каменнаго угля 79 килм. На русскихъ дорогахъ г. Чупровъ не нашелъ возможнымъ прослѣдить вѣрность своего обобщенія, но, тѣмъ не менѣе, онъ думаетъ, что „оно имѣетъ мѣсто на большей части русскихъ линій, работающихъ по преимуществу для мѣстнаго потребленія.“

Переходя къ анализу „отношенія количества грузовъ къ пробѣгу“, г. Чупровъ прямо выставляетъ положеніе: „характеръ этого взаимодѣйствія выражается слѣдующей формулой: *количество грузовъ перевозимыхъ желѣзной дорогой находится въ обратномъ отношеніи съ длиной ихъ пробѣга.*“ Это положеніе подтверждается, будто-бы уменьшеніемъ пробѣга пассажировъ и грузовъ съ увеличеніемъ движенія. Между тѣмъ, первый фактъ (относительно пассажировъ), какъ мы видѣли, можетъ быть объясненъ совершенно независимо отъ увеличенія движенія — измѣненіемъ экономическихъ условій жизни населенія; относительно-же товаровъ выводъ г. Чупрова объясняется ошибочнымъ приѣмомъ вычисленія, по крайней мѣрѣ, что касается Россіи. Авторъ говоритъ именно, что здѣсь въ періодъ съ 1866 г. по 1874 г. „средній пробѣгъ пуда груза упалъ съ 218 до 210,7 верстъ.“ Мы имѣемъ въ рукахъ данныя только начиная съ 1873 г. и изъ этихъ данныхъ выводимъ слѣдующее 1).

Пробѣгъ пуда товара малой скорости:

въ 1873 г. 199,4 в.	1878 г. 211,9 в.	1883 г. 216,6 в.
„ 1874 „ 185,9 „	1879 „ 220,6 „	1884 „ 223,5 „
„ 1875 „ 207,1 „	1880 „ 209,5 „	1885 „ 224,9 „
„ 1876 „ 208,6 „	1881 „ 205,3 „	
„ 1877 „ 227, „	1882 „ 209,3 „	
среднее 205,6	211,3	221,7

Эти цифры не только не показываютъ уменьшенія пробѣга грузовъ, но даже обнаруживаютъ весьма ясно тенденцію къ возрастанію. Но мы взяли пробѣгъ товаровъ малой скорости, такъ какъ къ этой группѣ относятся всѣ малоцѣнные товары; притомъ результатъ былъ-бы тотъ-же, если-бы мы взяли пробѣгъ всѣхъ товаровъ, для которыхъ имѣемъ среднюю въ сборникѣ за 1885 годъ (выпускъ XV, табл. VI, графа 75) къ сожалѣнію только за 5 лѣтъ. Здѣсь имѣемъ:

для 1881 г. 195,95;	1882 г. 199,46;	1883 г. 203,37;
„ 1884 „ 207,23;	1885 „ 203,90.	

Тенденція къ увеличенію проглядываетъ и здѣсь, хотя не такъ ясно, какъ въ предыдущемъ рядѣ за болѣе длинный періодъ времени.

1) Статист. Сборникъ Мин. Пут. Сообщ. вып. 12-ый (за 1883—84 г.). Вычисленіе сдѣлано по гравамъ 39 и 40 табл. VI.

Но нужно замѣтить еще, что, — какъ вѣрно замѣчаетъ составитель „Сборника“, — эта средняя (какъ и приведенныя выше) относится не къ цѣлой сѣти, а къ среднему участку дороги (идеальному), равному числу верстъ, которое прошли всѣ товары, раздѣленному на число линий. Другими словами, — въ выводѣ этой средней играетъ роль длина отдѣльныхъ линий. Можетъ быть (хотя мы не знаемъ матеріаловъ, послужившихъ г. Чупрову для его выводовъ), и къ сказанному г. Чупровымъ относительно западныхъ государствъ слѣдуетъ приложить это замѣчаніе ¹⁾.

Но для насъ особенно важно знать, на сколько возможно увеличеніе транспортабельности собственно малоцѣнныхъ грузовъ, которые и составляютъ почти всю ту рубрику, которую наша официальная статистика называетъ товаромъ малой скорости. Поэтому мы приведемъ еще слѣдующія данныя о движеніи этого рода грузовъ ²⁾.

Средній пробѣгъ одного пуда товаровъ малой скорости, не считая передачи съ одной дороги на другую ³⁾.

На версту сѣти		Пробѣгъ одного
пудовъ	пудоверстъ	пуда по сѣти
въ 1880 г. — 57000	19350000	338 верстъ
„ 1881 г. — 61000	20818000	340 „
„ 1882 г. — 65000	23010000	353 „
„ 1883 г. — 68000	25615000	378 „
„ 1884 г. — 65000	25054000	383 „
„ 1885 г. — 64000	24396000	376 „

¹⁾ По крайней мѣрѣ то обстоятельство, что, по даннымъ г. Чупрова, пробѣгъ пассажира въ Пруссіи (33,5 килом.) и въ Германіи (30 километр.) значительно ниже, чѣмъ пробѣгъ пассажира по французскимъ линиямъ (отъ 43,5 до 65,5 килом.) позволяетъ заподозрить это. Очевидно, — принимая во вниманіе сказанное нами выше относительно вліянія занятій населенія на длину пробѣга пассажировъ, — слѣдовало-бы ожидать какъ разъ обратнаго (хотя французскія данныя относятся къ нѣсколько болѣе раннему періоду и уже потому отчасти выше). Но если принять во вниманіе, что во Франціи дороги, почти съ момента возникновенія ихъ, соединены въ нѣсколько бодьшихъ линий, въ Германіи-же такое соединеніе не достигнуто и до сихъ поръ, а въ 1874 г. (къ которому относятся цифры г. Чупрова), раздробленіе сѣти было весьма велико, — то станеть, понятно, что здѣсь именно это раздробленіе приводило къ такому результату.

²⁾ Сборн. Мин. Пут. Сообщ. вып. 15-ый, часть I, стр. VI.

³⁾ Неисключеніе этой передачи было также одной изъ причинъ не-правильности въ выводѣ г. Чупрова;

Въ общемъ, слѣдовательно, оказывается увеличеніе пробѣга этого рода грузовъ при замѣтномъ, хотя и не очень значительномъ увеличеніи движенія: средній въ первое трехлѣтіе, 1880—82 гг. пробѣгъ составлялъ 344 версты, во второе 1883—85 гг. — 379, повышеніе на 7,20% въ 6 лѣтъ произошло одновременно увеличеніе движенія на версту сѣти: съ 61 т. пуд. и 21059 тыс. пудоверсть — въ среднемъ за 1880—82 г. до 65,66 тыс. пуд. и 25022 тыс. пудоверсть въ 1883—1885 гг. Отступленіе въ 1885 г. объясняется общимъ кризисомъ, а также тѣмъ, что въ этомъ и въ предъидущемъ годахъ открыто нѣсколько вполне бездоходныхъ (какъ полѣскія стратегическія) или еще не успѣвшихъ развить свою доходность (какъ Ивангородско-Домбровская, Екатерининская и Вильно-Ровенская) дорогъ — всего въ довольномъ значительномъ количествѣ (2000 верстъ или 90% сѣти 1885 года). Къ сожалѣнію, мы не имѣемъ данныхъ подобнаго рода относительно желѣзныхъ дорогъ другихъ странъ. Но, — что расширеніе района сбыта громоздкихъ малоцѣнныхъ продуктовъ, каковы каменный уголь, руда, желѣзо и пр. происходитъ и въ другихъ странахъ, доказываетъ расширеніе всемірной международной торговли этими товарами.

Возьмемъ еще нѣкоторыя болѣе прямые указанія изъ данныхъ о транспортѣ угля по саксонскимъ дорогамъ ¹⁾. Потребленіе и подвозъ разныхъ видовъ угля въ Саксоніи по этимъ даннымъ были.

а) Собственно кам. уголь	1887 г. тоннѣ	1879 г. тоннѣ	1887 г. больше на тоннѣ	% общ. сум. увеличен. потребл.
Доставленный:				
по жел. дор. Саксонскій	2563180	1803420	759760	35,36
на телѣгахъ „	900277	803559	96718	4,50
по жел. дор. силезскій	154750	78450	76300	3,55
„ вестфальск.	80420	33740	46680	2,17
„ богемскій	15080	„	15080	0,70
Всего этого сорта угля	3713707	2719169	994538	46,28

¹⁾ См. Archiv. für Eisenbahnwesen Jahrg. 1889, H. 3 Einfluss der Eisenbahnen auf die Steinkohlenindustrie im Königreich Sachsen etc.

б) бурый уголь

Доставленный:				
по жел. дор. саксонскій	25170	12505	12665	0,59
на телѣгахъ „	722897	576740	146157	6,80
по жел. дор. богемскій	1666305	1055720	610585	28,41
въ судахъ „	305511	160770	144741	6,74
по ж. д. сакс.-альтенбург.	373555	198205	175350	8,16
„ прусск. и тюринг.	90405	25550	64855	3,02
Всего этого сорта	3183843	2029490	1159353	53,72
угля обоихъ сортовъ	6897550	4748659	2148891	100%

При этомъ взаимныя отношенія угля разнаго происхожденія были:

въ 1887 году 61,06% саксонскаго и 38,94% другихъ странъ

въ 1870 „ 67,31% „ 32,69% „ „

Слѣдовательно, потребление иностраннаго угля возросло въ болѣе степени, чѣмъ мѣстнаго, а это именно и доказываетъ расширение района сбыта этого товара. Кромѣ того, потребление бурого угля возрастало быстрее, чѣмъ собственно каменнаго угля, а извѣстно, что первый значительно дешевле послѣдняго. Еще рѣзче это выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Количество различныхъ видовъ угля транспортированнаго по

Саксонскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

	1869 г.	1887 г.	увел. въ %
Саксонскій камен. уголь	1875935 тон.	3393140	80,9%
силезскій „ „	100000 „	243574	143,5%
богемскій бурый „	391340 „	2560434	554,3%

Значить, относительное возрастаніе провоза бурого, болѣе дешеваго и при томъ иностраннаго угля почти въ 7 разъ больше, чѣмъ возрастаніе провоза мѣстнаго угля.

Нужно, наконецъ, сказать, что данныя русской желѣзнодорожной статистики также не подтверждаютъ положенія г. Чупрова, что чѣмъ дешевле товаръ, тѣмъ меньше его пробѣгъ по желѣзнымъ дорогамъ, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ ¹⁾.

¹⁾ Стат. Сборн. Мин. Пут. Сообщ. вып. 14, стр. 6.

Пробѣгъ по русскимъ жел. дорог. въ 1884 составлялъ:

	Милліарды пудовѣрствъ	Въ 0/0-хъ къ пробѣгу всѣхъ товаровъ	Средній пробѣгъ товар. по сѣти въ в.
Хлѣбъ вообще	209,9	37,6	528
Каменный уголь вообще. . .	58,1	10,4	300
Нефть и продукты изъ нея .	28,4	5,2	566
Соль поваренная	23,4	4,2	479
Дрова	20,2	3,7	138
Рыба	17,2	3,1	662
Лѣсные строительные матер.	17,1	3,1	169
Желѣзо, жель и сталь . . .	8,8	1,6	472
Сахарный песокъ.	8,4	1,5	605
Сахаръ	8,1	1,4	481
Хлопокъ	6,5	1,2	624
Сѣмя льняное	5,6	1,0	483
Ленъ, кудель и пр.	5,4	1,0	467
Пенька и пакля	3,9	0,7	644
Спиртъ	3,6	0,6	399
Табакъ въ листахъ	3,1	0,6	661
Чугунъ не въ дѣлѣ	3,0	0,5	291
Шерсть всякая	3,0	0,5	551
Мясной товаръ	2,3	0,4	558
Кожи и шкуры невыдѣланны.	1,5	0,3	466
Сало всякое	1,2	0,2	525
Сѣно и кормовыя травы. . .	1,1	0,2	226
Прочіе товары	114,9	20,5	328
	557,8	100,0	383

Здѣсь, конечно, самые дешевые товары, — каменный уголь, дрова, строевой лѣсъ и сѣно проходить наименьшія разстоянія; но, рядомъ съ этимъ, каменный уголь имѣетъ пробѣгъ высшій, чѣмъ несравненно болѣе дорогой чугунъ; дешевые нефть и керосинъ — пробѣгаютъ больше дорогихъ сахара и шерсти, равно какъ и хлѣбъ и соль превосходятъ ленъ, спиртъ и кожи. Но особенно замѣ-

чительно то, что группа „прочихъ товаровъ“, — въ число которыхъ входятъ все мануфактурныя издѣлія, — стоятъ ниже многихъ малоцѣнныхъ товаровъ. Словомъ, изъ этого ряда цифръ, по нашему мнѣнію, нельзя вывести опредѣленнаго заключенія о соотношеніи цѣнности товара и длины пробѣга. *Пробѣгъ зависитъ, именно, не отъ цѣнности только, а и отъ высоты тарифа на данный товаръ и отъ разстоянія мѣста потребленія отъ мѣста производства.* Зависимость послѣдняго рода всего лучше иллюстрируется данными русской статистики; такіе сходные и по назначенію и цѣнности товары, какъ льняная кудель и ленъ — съ одной стороны и пенька — съ другой, проходятъ разстоянія довольно рѣзко разнѣющіяся одно отъ другого и при этомъ болѣе дешевая пенька почти въ $1\frac{1}{2}$ раза болѣе, чѣмъ болѣе дорогой ленъ. Вліяніе цѣнности парализуется здѣсь тѣмъ, что тарифъ намѣренно и систематически ставится обратно пропорціонально, можно сказать, цѣнности. Потому, по длинѣ пробѣга, — составляющаго результатъ совокупнаго дѣйствія трехъ названныхъ факторовъ (цѣнности, разстоянія мѣста потребленія отъ мѣста производства и тарифа) нельзя заключить о вліяніи каждаго изъ нихъ. Во всякомъ же случаѣ, кажется намъ, если можно сдѣлать какой-либо выводъ изъ всехъ приведенныхъ данныхъ, то выводъ этотъ будетъ почти прямымъ противорѣчіемъ тому выводу, который сдѣлалъ г. Чупровъ. Онъ будетъ именно гласить: *желѣзныя дороги, устанавливая тарифъ по цѣнности и давая особыя льготы отдаленнымъ отъ рынка районамъ (дифференціальныя тарифы) достигаютъ такимъ образомъ того, что районъ сбыта малоцѣнныхъ товаровъ въ высокой степени расширяется и если не сравнивается, то сильно приближается по размѣрамъ къ размѣрамъ районовъ товаровъ наиболее цѣнныхъ.* Этотъ выводъ оправдывается какъ данными русской статистики, такъ и теоретическими соображеніями. Въ самомъ дѣлѣ: если-бы выводъ г. Чупрова былъ вѣренъ, то это значило-бы, что, несмотря на всю разницу въ техникѣ паровыхъ путей сообщенія и первобытныхъ природныхъ грунтовыхъ дорогъ, не смотря на все стремленіе желѣзнодорожныхъ управленій развить массовый транспортъ и даже на успѣхъ ихъ въ этомъ дѣлѣ, не смотря, наконецъ, на разницу

въ способахъ тарификаціи транспорта (здѣсь тарифъ по цѣнности, — тамъ безъ различія цѣнности, по вѣсу), — все-же законъ транспорта продуктовъ на тѣхъ и другихъ путяхъ оставался-бы одинъ и тотъ-же! Дѣйствительно, — законъ выведенный г. Чупровымъ, не что иное, какъ то-же правило Тюнена, что „тотъ продуктъ, котораго стоимость производства наибольшая, долженъ производиться въ наибольшемъ разстояніи отъ города.“ (Thünen I, 276). Выше мы показали, что этотъ Тюненовскій законъ есть послѣдствіе принятыхъ имъ провозныхъ платъ, главнымъ образомъ, и вообще качества путей сообщенія. Можетъ-ли, поэтому, этотъ законъ сохранить свое значеніе теперь, когда качество транспорта и условія его радикально измѣнились? Едва-ли можно сомнѣваться, что на этотъ вопросъ можно отвѣтить только отрицательно. Мы видѣли, что, во 1-хъ, желѣзныя дороги заинтересованы въ усиленіи массового транспорта; во 2-хъ, что массу груза для транспорта могутъ доставить только дешевые товары, ибо только ихъ и можетъ быть произведено много, въ силу экономическихъ законовъ самого производства; что поэтому, въ 3-хъ, желѣзныя дороги вовсе не заинтересованы въ развитіи транспорта высокоцѣнныхъ товаровъ, (такъ какъ они никогда не могутъ доставить достаточной для насыщенія транспортной способности дороги массы груза); и въ силу всѣхъ этихъ причинъ, въ 4-хъ, желѣзныя дороги устанавливаютъ тарифы по цѣнности, т. е. благопріятствующія расширенію сбыта малоцѣнныхъ продуктовъ и для тойже цѣли, въ 5-хъ, устанавливаютъ дифференціальныя тарифы, опять исключительно для малоцѣнныхъ массовыхъ товаровъ и уже съ прямой цѣлью передвинуть ихъ возможно далеко отъ мѣста ихъ производства. Такъ какъ при томъ, желѣзныя дороги всѣхъ странъ дѣйствуютъ указаннымъ образомъ, потому что вынуждаются къ тому силой необходимости, самой техникой путей сообщенія, — то неизбѣжнымъ послѣдствіемъ желѣзнодорожной перевозки является то, что обмѣнъ между различными областями и странами товаровъ малоцѣнныхъ, какъ доказываетъ и изслѣдованіе г. Чупрова, увеличивается гораздо быстрѣе обмѣна, а, слѣдовательно и транспорта товаровъ высокоцѣнныхъ. Иначе говоря — болѣе быстро расширяется районъ сбыта дешевыхъ товаровъ, чѣмъ дорогихъ. Въ виду всѣхъ этихъ фактовъ и сообра-

женій слѣдуетъ признать, что главной особенностью желѣзныхъ дорогъ, или современнаго парового транспорта вообще,—является именно содѣйствіе расширенію района сбыта малоцѣнныхъ товаровъ, если не въ большей степени, чѣмъ высокоцѣнныхъ, то во всякомъ случаѣ въ такой мѣрѣ, что радіусы районовъ того и другого рода товаровъ дѣлаются почти равными. Мы называемъ это качество особенностью парового транспорта вообще, потому что, какъ сейчасъ увидимъ,—водный, особенно морской транспортъ, отличается этимъ качествомъ не въ меньшей, а даже въ сильнѣйшей степени сравнительно съ желѣзными дорогами.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Водный преимущественно морской транспортъ; его техника и экономия и вліяніе на обмѣнъ товаровъ.

§ 1. Введеніе парового двигателя произвело огромный переворотъ и въ водномъ транспортѣ и значительно усилило вліяніе водныхъ путей на обращеніе товаровъ. Однако, конкуренціи желѣзныхъ дорогъ удавалось во многихъ случаяхъ уничтожать значеніе сообщенія по рѣкамъ и каналамъ. Такъ, движеніе по Западной Двинѣ и Окѣ, а затѣмъ и по Вислѣ,—вслѣдствіе проведенія желѣзныхъ дорогъ, параллельныхъ теченію этихъ рѣкъ,—почти уничтожилось. Но важнѣйшія рѣки продолжаютъ и до сихъ поръ успѣшно конкурировать съ желѣзными дорогами. Таковы у насъ Волга, въ Германіи Рейнъ, Эльба и частью Одеръ, грузовое движеніе по которымъ не только не уменьшается, но и возрастаетъ. Для малоцѣнныхъ товаровъ, удерживаютъ свое значеніе частью даже и каналы, какъ это доказываетъ, напр., хотя-бы движеніе по системамъ каналовъ, соединяющихъ Волгу съ Невой. Но, вообще говоря, каналы гораздо менѣе способны выдерживать конкуренцію желѣзныхъ дорогъ, чѣмъ рѣки, чему примѣромъ могутъ служить Соединенные Штаты, а изъ европейскихъ странъ Англія и Франція¹⁾

¹⁾ Впрочемъ по послѣднимъ даннымъ, опубликованнымъ относительно французской сѣти водныхъ сообщеній (Bullet. de statistique et de législation comparée,

Во всякомъ случаѣ, значеніе этихъ внутреннихъ водныхъ путей теперь состоитъ главнымъ образомъ въ томъ, что они вынуждаютъ желѣзныя дороги, въ мѣстахъ соприкосновенія съ ними, понижать тарифы. Правда, и они, въ свою очередь, должны были весьма сильно понизить свои тарифы подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ (Cohn и Hadley).

Но если, вообще говоря, значеніе внутреннихъ водныхъ сообщеній (а частью и морского каботаж) уменьшилось, то значеніе морского транспорта на далекія разстоянія—въ высокой степени возросло. Здѣсь проявилось вліяніе того-же закона—необходимости передвиженія массовыхъ грузовъ, какое наблюдается на желѣзныхъ дорогахъ. Въ плаваніи по внутреннимъ водамъ паровой двигатель не могъ обнаружить вполнѣ всю силу своего вліянія, вслѣдствіе того, что увеличеніе массы транспорта зависитъ здѣсь не отъ одного двигателя, но и отъ устройства самаго пути. Увеличеніе массы транспорта по каналамъ требовало расширенія самыхъ каналовъ, а это расширеніе ограничивается естественными условіями (количествомъ и уровнемъ водъ). Точно также увеличеніе рѣчного транспорта, вызывало увеличеніе размѣровъ судовъ, а вмѣстѣ и глубины посадки ихъ въ водѣ, глубина-же посадки могла увеличиваться только въ предѣлахъ, допускаемыхъ глубиною рѣчного фарватера. Техника, конечно, стремилась парализовать эти естественныя препятствія, устройствомъ, напримѣръ, плоскодонныхъ, имѣющихъ относительно менѣе глубокую посадку, судовъ; но, все-же, въ концѣ концовъ, всѣ эти улучшенія служили только палліативами и не могли уничтожить вполнѣ естественныхъ препятствій внутренняго судоходства. За то развитіе морского судоходства шло до самаго послѣдняго времени (1885—6 г.г.) все crescendo и главнымъ образомъ на счетъ замѣны парусныхъ судовъ паровыми. Neumann—Spallart (Uebersicht. d. Welt-wirtschaft 1883—4 г.г.) принимаетъ для 1885 г. вмѣстимость

Fevrier 1890) движеніе по внутреннимъ водамъ продолжаетъ здѣсь развиваться, достигая въ послѣдніе годы (1887 и 1888) свыше 3000 милл. тоннокилометровъ. Развитіе движенія начинается послѣ отмены въ 1880 г. налога на судоходство (droit de navigation).

всего подвижного состава (товарного) желѣзныхъ дорогъ въ 21 милл. тоннъ, а вмѣстимость (считая производительность паровыхъ судовъ вътрое выше парусныхъ) всѣхъ морскихъ судовъ въ 34 милл. тоннъ; слѣдовательно, послѣдняя больше первой въ $1\frac{1}{2}$ раза. Принимая указанное относительное значеніе судовъ паровыхъ, этотъ авторъ вычисляетъ, что вмѣстимость торговаго пароваго флота составляла въ 1850 г. только 8,9% всего торговаго флота, въ 1860 г. уже 17,6%, въ 1870—29,9%, въ 1880—51,2 и въ 1886 году—65,5%. Иначе говоря, теперь только одна треть морского транспорта совершается при помощи парусныхъ судовъ и двѣ трети всѣхъ перевозимыхъ моремъ товаровъ доставляется на паровыхъ судахъ. Замѣчательно, при этомъ, что средняя вмѣстимость паровыхъ судовъ повышается, совершенно подобно тому, какъ въ желѣзно дорожномъ транспортѣ вмѣстимость вагоновъ, но только значительно быстрѣе, чѣмъ въ послѣднемъ случаѣ. Въ 1878 году средняя вмѣстимость пароваго судна равнялась 386 тоннъ (регистрованнымъ), а въ 1885 г. уже 468 тоннъ, т. е. увеличилась на 21%. Это повышение, несомнѣнно, находится въ связи съ качествомъ двигателя, ибо въ тоже время средняя вмѣстимость парусныхъ судовъ понизилась съ 139 на 132 тоннъ или на 5,4%. Еще рѣзче повышение вмѣстимости пароходовъ вновь строящихся судовъ. Въ главныхъ верфяхъ Европы Америки построено по періодамъ: (Neumann.—Spall. Uebers d. Weltwirthsch. 1883—1884).

	Пароходовъ число	Общая вмѣст. тоннъ	Средняя на пароходъ вмѣст. тоннъ
въ 1873—76 г.г.	2394	1307541	546
въ 1877—80 г.г.	2773	1395918	575
въ 1881—84 г.г.	4414	310868	704

Слѣдовательно, средняя вмѣстимость новыхъ судовъ, далеко превосходя среднюю для всѣхъ судовъ, повышается еще гораздо быстрѣе и именно въ теченіи 12 лѣтъ на 29%. Подобнымъ образомъ, по даннымъ, приведеннымъ у Сohn'a (II, 337), размѣры пароходовъ Англіи возрасли съ 137 тоннъ въ 1840 году до 655 тоннъ въ 1872 году. Средніе размѣры построенныхъ вновь въ Глазговѣ пароходовъ были: въ 1870 г. — 811 т., въ 1871 г. — 850, въ 1872—987 и въ 1873—1348 тоннъ.

§ 2. Указываемый приведенными цифрами ростъ размѣровъ паровыхъ судовъ шелъ параллельно съ возрастаніемъ общей вмѣстимости судовъ, хотя число судовъ при этомъ иногда даже убывало. Такъ по Neumann-Spallart'у число судовъ торговаго флота Европы было: въ 1860 году—95246, въ 1865 году—100014, въ 1870—71 только 96877, а въ 1876 году даже только 93916 судовъ. Въ то-же время вмѣстимость этихъ судовъ составляла тысячъ тоннъ: въ 1860 году—10801, въ 1865 году—12436, въ 1870—12608, въ 1876—15600 (Neum—Spall. Uebers. 1878 г.). Для 1-го января 1886 году тотъ же авторъ вычисляетъ вмѣстимость только большихъ морскихъ судовъ (свыше 50 тоннъ) въ 27803 тыс. тоннъ, для всего же міра даетъ цифру въ 38 милл. тоннъ (Uebers. Jahrg 1883—4 р. 529).

Въ виду этого огромнаго роста вмѣстимости судовъ, мы должны предположить соотвѣтственное развитіе морского транспорта. Это дѣйствительно и подтверждается развитіемъ международнаго обмѣна. Мы не будемъ, однако, приводить статистическихъ данныхъ, подтверждающихъ это, такъ какъ фактъ этотъ самъ по себѣ общеизвѣстенъ и насъ интересуетъ здѣсь другая сторона дѣла. Вопросъ, именно, въ томъ, какіе продукты составляютъ главную массу транспорта и какими принципами руководятся суда при установкѣ тарифовъ (фрактовъ). Что касается первой половины вопроса (какіе продукты транспортируютъ суда), то на нее мы уже имѣемъ отвѣтъ въ предыдущемъ, ибо мы нашли, что, —разъ продуктъ является (производится) въ большихъ массахъ, —это можетъ быть только продуктъ дешевый.¹⁾ Потому намъ остается рассмотреть—вторую половину вопроса, разрѣшеніе которой зависитъ оттого, какъ складываются расходы морского транспорта. Хотя намъ неизвѣстно болѣе или менѣе подробнаго анализа расходовъ

¹⁾ Статистическія данныя о ввозѣ товаровъ моремъ въ порты подтверждаютъ вполнѣ важность массовыхъ товаровъ для морского транспорта. Мы имѣемъ въ рукахъ отчеты о торговлѣ нѣмецкихъ портовъ,—Гамбурга, Данцига, Кенигсберга и другихъ за рядъ лѣтъ и приведемъ изъ нихъ слѣдующія данныя. Ввезенныя въ Гамбургъ моремъ товары разбиты на нѣсколько группъ, которыхъ относительное значеніе (въ %—хъ) по количеству и цѣнности было:

морского транспорта (на подобіе того, какой сдѣланъ для желѣзныхъ дорогъ г. Чупровымъ), но уже à priori можно заключить, что и для судовъ транспортъ обходится тѣмъ дешевле, чѣмъ полнѣе нагрузка. Дѣйствительно, и здѣсь болѣе или менѣе пропорціонально увеличенію нагрузки могутъ повышаться только расходы на силу (топливо), хотя, конечно, и здѣсь пропорціональность неполная, ибо извѣстная затрата силы обусловливается мертвымъ грузомъ самого судна. При томъ и этотъ факторъ имѣетъ значеніе только для паровыхъ судовъ: для парусныхъ — же, гдѣ сила даровая, полная нагрузка не вызываетъ уже никакого увеличенія расхода и потому въ еще болѣе высокой степени желательна. Но кромѣ всего этого, оказывается, что нагрузка извѣстной величины для паровыхъ, по крайней мѣрѣ, морскихъ судовъ является необходимостью: желѣзная дорога, имѣя небольшое относительно количество, но дорого оплачиваемого транспорта, можетъ функционировать вполне правильно и технически и экономически; судно же, особенно паровое, можетъ идти по морю только при извѣстной нагрузкѣ, при извѣстной осадкѣ; иначе машина не въ состояніи дѣйствовать правильно. При полной невозможности добыть достаточно груза, необходимо наполнить судно хотя-бы куда негоднымъ камнемъ, который придется выбросить по приходѣ въ гавань, или, — какъ это имѣютъ возможность дѣлать желѣзные суда новѣйшей конструкціи, — просто налиться водой. Естественнo по этому, что, какъ-бы нибылъ низокъ фрактъ, — хотя бы онъ только

	въ 1883 году		въ 1884 году		въ 1885 году	
	по колич.	по цѣнн.	по кол.	по цѣн.	по кол.	по цѣн.
Пищевые матеріалы	16,3	27,9	20,9	27,8	20,2	29,6
строительные матеріалы и топливо	39,0	1,8	34,1	1,7	39,4	1,9
сырье (фабричное) и полуфабрикаты	41,1	56,0	41,6	56,2	37,6	56,5
мануфактурные товары	1,1	7,3	0,9	7,0	0,7	5,5
произведенія искусства и промышленности	2,5	7,0	2,5	7,3	2,1	6,5

(См. Hamburg's Handel und Schifffahrt. 1885 p. 99. Эти цифры показываютъ, что наиболѣе важны по массѣ — фабричное сырье и вторая группа, — которая почти цѣликомъ (какъ видно изъ подробныхъ таблицъ) состоитъ изъ каменнаго и бурого угля. Но, конечно, и фабричное сырье и пищевые продукты принадлежатъ болѣею частью къ малоцѣннымъ товарамъ и потому значеніе послѣднихъ для морского транспорта — громадно,

покрывалъ стоимость нагрузки и выгрузки балласта, — и тогда уже судно выгадываетъ, взявъ этотъ тяжелый, а, слѣдовательно, и малоцѣнной грузъ вмѣсто балласта. Возрастаніе размѣровъ судовъ паровыхъ, содѣйствуетъ увеличенію транспорта малоцѣнныхъ товаровъ, ибо чѣмъ судно больше, тѣмъ болѣе требуется ему балласта или замѣняющаго его груза. Но, кромѣ того, увеличеніе размѣра судна и само по себѣ ведетъ къ пониженію стоимости транспорта для самого судна, ибо и здѣсь, совершенно подобно тому какъ и при желѣзныхъ дорогахъ, увеличеніе затраты основного капитала сопряжено съ уменьшеніемъ расходовъ текущихъ, если не абсолютно, то относительно единицы транспорта: такъ, большое судно требуетъ матросовъ и вообще прислуги несравненно меньше, по расчету на единицу вмѣстимости, чѣмъ малое. Величина расхода на высшіе роды службы, напр. капитана, — даже совершенно не измѣняется; расходъ на топливо обыкновенно возрастаетъ не пропорціонально возрастанію размѣра судовъ, ибо болѣе большого размѣра паровыя машины, какъ извѣстно, работаютъ болѣе экономно т. е. потребляютъ менѣе топлива на производство единицы силы. Все это даетъ возможность большимъ судамъ удовлетворить необходимости въ увеличеніи массы транспорта установленіемъ на массовые грузы низкихъ тарифовъ. Замѣтимъ, между прочимъ, что необходимость имѣть балластъ — и съ увеличеніемъ размѣровъ судовъ, все болѣе и болѣе по вѣсу, — и даетъ Англіи, владѣющей половиной (по вмѣстимости) морскихъ судовъ всего міра и болѣе чѣмъ $\frac{6}{7}$ (по вмѣстимости) всѣхъ паровыхъ судовъ, — возможность засыпать порты всего міра своимъ углемъ. Дѣйствительно, до сихъ поръ, не смотря на всѣ принимаемыя европейскими правительствами мѣры покровительства туземному производству угля, не только почти всѣ порты, по крайней мѣрѣ Европы, продолжаютъ исключительно англійскимъ углемъ, — но и цѣлыя страны или значительныя части ихъ, и, можетъ быть, только благодаря дешевизнѣ этого угля сдѣлалось возможно развитіе разныхъ отраслей промышленности. Такъ по de Foville'ю ¹⁾ въ 1784 г.

¹⁾ La France économique, statistique raisonnée et comparative. Année 1887. p. 179.

производство угля во Франціи составляло 240 т. т., а потребление 450 тыс. т.; въ 1820 г.—производство 1094 т. т., потребление —1348 тыс. т. Не смотря на очень быстрое развитіе затѣмъ туземнаго производства, доставляющаго въ 1850 году—4434 тыс. т., въ 1860 г.—8310 т. т., въ 1870 г. 13180 тыс. т., въ 1880 г.—18805 тыс. т. и въ 1884 г., наконецъ, 20 милл. т.—потребленіе развивается еще быстрѣе, выражаясь для приведенныхъ лѣтъ цифрами (тысячъ тоннъ) 7225, 14270, 18830, 28846 и 30941; слѣдовательно, и теперь еще болѣе трети потребления покрывается ввознымъ, преимущественно бельгійскимъ и англійскимъ углемъ. Этотъ фактъ весьма замѣчателенъ: онъ показываетъ, именно, что ради распространенія продуктовъ своей обрабатывающей промышленности и добыванія сырья для нея, Англія и вообще промышленныя страны вынуждены вмѣстѣ съ своими продуктами разсылать матеріалъ, который поддерживаетъ и укрѣпляетъ конкурирующую промышленность другихъ странъ. Это одно изъ тѣхъ противорѣчій, которыя, по Марксу, несетъ сама въ себѣ каждая ступень техническаго а вмѣстѣ и экономическаго развитія; это противорѣчіе, развиваясь, подрываетъ самую эту ступень и ведетъ къ переходу къ высшей ступени; въ данномъ случаѣ—къ развитію промышленности новыхъ странъ. Результаты его мы покажемъ ниже подробно, а теперь не будемъ пока забѣгать впередъ.

§ 3. Тарифы, устанавливаемые судами, не только сообразуются съ цѣнностью товара, но нерѣдко устанавливаются непропорціонально разстояніямъ и являются, такимъ образомъ, дифференціальными, какъ это доказываютъ слѣдующія цифры.

Фрахтъ компаніи *Messageries maritimes* за куб. метръ или 500 килогр. въ 1879 году изъ Марселя былъ:

для товаровъ 1 класса ¹⁾	2 класса
до Адена, Пондишери, Калькутты, Сингапура	100 fr. 75 fr.

¹⁾ Къ первому классу относятся товары нѣжные (*finés*), какъ ленты, шелковые, шерстяные и модные товары, книги, бумажныя издѣлія (*papeterie*); ко второму классу—обыкновенные товары (*communes*), какъ вина, металлы, желѣзныя издѣлія, бумажныя матеріи и проч. Таблица, равно послѣдующія данныя о морскомъ транспортѣ, заимствованы у *de Foville's*, *Transformation etc.*, p. 160.

до Сайгона, Батавіи, Гонъ-Конга, Шанхая	100 fr.	80 fr.
до Mahé, la Reunion, Maurice и Юкагамы	125 „	100 „

Это составляет за тоннокилометръ товаровъ 2-го класса сантимовъ: для Адена — 2,85, для Сингапура — 1,23, для Mahé — 2,49 и для Юкагамы 1,12. Колебанія, слѣдовательно, весьма значительны по расчету на единицу пространства. Здѣсь, кромѣ тѣхъ мотивовъ для установки дифференціальныхъ тарифовъ, какіе имѣются у желѣзныхъ дорогъ (особенно конкуренціи) главнымъ мотивомъ при назначеніи фрактовъ болѣе или менѣе высокихъ для даннаго порта, является болѣе или меньшее вѣроятіе получить обратный грузъ.

Необходимо, наконецъ, обратить вниманіе еще на одно свойство воднаго транспорта. Именно: этотъ транспортъ значительно дешевле (по крайней мѣрѣ, что касается морского), чѣмъ желѣзнодорожный. Такъ, de Foville, приведя цитированныя нами ставки, указываетъ, что эти ставки составляютъ одну треть желѣзнодорожныхъ тарифовъ Франціи. Но это далеко не предѣлъ возможнаго пониженія морскихъ фрактовъ. „Въ 1879 году фрактъ за бушель пшеницы изъ Нью-Йорка въ Ливерпуль упалъ на нѣкоторое время до 5 пенсовъ, что составляетъ 20 франковъ за тонну или почти 0,4 сантима за тоннокилометръ ¹⁾. Изъ Санъ-Франциско въ Ливерпуль (25000 клm.) уже въ 70 ыхъ годахъ тонна пшеницы транспортировалась за 75 франковъ (0,3 сантима тоннокилом.) и съ тѣхъ поръ фрактъ еще упалъ. Последняя цифра относится къ паруснымъ судамъ и только такая дешевизна тарифа этихъ судовъ даетъ имъ возможность конкурировать съ успѣхомъ съ пароходами въ дѣлѣ перевозки товаровъ изъ наиболѣе отдаленныхъ портовъ. Возможность транспортировать столь дешево для морского паруснаго пароходства, явилась только со времени улучшенія морскаго транспорта измѣненіемъ направленія движенія судовъ или пути, которымъ они слѣдовали. Именно, американскій ученый, метеорологъ Маугу, указалъ, что во всѣхъ областяхъ морей и во всякое время года имѣются вѣтры и теченія извѣстнаго опредѣленнаго направленія. Онъ изучилъ нѣсколько такихъ направленій, благопріятствующихъ

¹⁾ De Foville. Transformation des moyens de transport etc. p. 161.

щихъ движенію судовъ и въ 1848 году впервые рѣшился послѣдовать его совѣтамъ нѣкто Jackson (изъ Балтиморы), который и прошелъ, слѣдуя по указанной Маугу кривой, путь до экватора въ 24 дня, тогда какъ, слѣдуя прямому пути, этотъ путь проходили въ 41 день. Еще болѣе удачны оказались другія указанія Маугу. Такъ, слѣдуя прямому направленію, суда изъ Англіи въ Сидней (Австралію) и обратно шли 250 дней, а по указанному Маугу пути они стали проходить тотъ же путь какъ разъ въ половину этого времени (de Foville p. 151 — 5).

Какъ ни кратокъ этотъ очеркъ морского судоходства, но онъ, кажется намъ, достаточно ясно показываетъ, что въ современномъ морскомъ транспортѣ мы имѣемъ на водѣ не менѣе совершенный путь сообщенія, чѣмъ тотъ, какимъ на сушѣ служатъ желѣзныя дороги. При томъ, — что особенно характерно, — какъ тотъ, такъ и другой путь въ одинаковой мѣрѣ содѣйствуетъ обращенію массовыхъ товаровъ, что вызывается на первомъ мѣстѣ техническими условіями, — въ непосредственной зависимости отъ которыхъ находится при паровомъ транспортѣ и условія экономическія.

ОТДѢЛЪ IV.

ВЛІЯНІЕ ПАРОВОГО ТРАНСПОРТА НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ЖИЗНЬ ОБЩЕСТВА.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Вліяніе улучшенныхъ путей сообщенія на промышленность.

§ 1. Хотя ближайшая цѣль нашего изслѣдованія — опредѣлить вліяніе улучшенныхъ путей сообщенія на земледѣліе и ренту, но сельско-хозяйственный строй находится въ столь непосредственной зависимости отъ развитія общественно-экономической жизни вообще, что — не указавъ происшедшихъ въ послѣдней перемѣны, — едва-ли было-бы возможно выяснить эти вліянія. Потому, мы считаемъ необходимымъ указать здѣсь хотя вкратцѣ тѣ измѣненія, которыя вызываютъ во всѣхъ отрасляхъ экономической жизни измѣненія транспорта, по скольку происшедшія перемѣны могутъ вліять на строй сельскаго хозяйства. Такой обзоръ является тѣмъ болѣе необходимымъ, что въ литературѣ, — по скольку она намъ извѣстна, кромѣ мелкихъ брошюръ и журнальныхъ статей, существуетъ весьма мало работъ, которыя были бы посвящены названному предмету. Да и въ тѣхъ даже случаяхъ, когда заглавіе сочиненія заставляетъ предполагать, что оно посвящено интересующему насъ вопросу, мы находимъ выводы, съ которыми весьма часто нельзя согласиться. Это нужно сказать о сочиненіяхъ Audiganne'a ¹⁾ и de Fo-

¹⁾ Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans chez tous les peuples. Economie financière et industrielle, politique et morale des voies ferrées, par A. Audiganne. Paris 1858—62.

ville'я ¹⁾ и въ значительной мѣрѣ и о сочиненіи Sax'a, какъ это отчасти будетъ видно изъ ниже приводимыхъ разсужденій названныхъ авторовъ.

De Foville раздѣляетъ всѣ послѣдствія измѣненія путей сообщенія—на двѣ группы, именно: прямые послѣдствія: 1) ускореніе транспорта и 2) уменьшеніе стоимости его, и непрямые, косвенныя послѣдствія, въ числѣ которыхъ онъ находитъ: вліяніе на „цѣны всѣхъ вещей“, на развитіе земледѣлія, промышленности и торговли, на развитіе общественнаго и частнаго богатства, на движеніе населенія и, наконецъ, — на нравы, политику и международныя отношенія.“

Мы полагаемъ, что то, что de Foville называетъ прямыми послѣдствіями измѣненія въ средствахъ и путяхъ сношеній, т. е. ускореніе и уменьшеніе стоимости транспорта, на столько сами по себѣ извѣстныя явленія, что нѣтъ надобности останавливаться здѣсь на нихъ, тѣмъ болѣе, что, на сколько нужно для нашей цѣли, мы уже касались указанныхъ вопросовъ выше.

Мы приступаемъ поэтому прямо ко второй группѣ вліяній, изъ которой рассмотримъ, однако, только тѣ, которыя имѣютъ непосредственное экономическое значеніе, совершенно составляя въ сторонѣ всѣ моральныя и иныя послѣдствія, разсматриваемыя de Fouville'мъ и Audiganne'омъ.

Желѣзныя дороги съ паровыми двигателями появились первоначально въ Англіи подѣ вліяніемъ потребности сильно развитой промышленности. Это особенно ясно видно изъ исторіи постройки первой большой дороги—Ливерпуль-Манчестерской. Хотя уже ранѣе (съ 1776 г.) здѣсь существовали два канала, соединявшіе эти города, и къ тому-же каналы и вообще водные пути въ Англіи имѣютъ особенно важное значеніе, потому что ни замерзаніе, ни недостатокъ воды не могли здѣсь задерживать на болѣе или менѣе

¹⁾ La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales par Alfr. de Foville. Paris. Guillaumin, 1880.

значительное время движеніе судовъ ¹⁾, все-же „значительное число ливерпульскихъ купцовъ“, рассказываетъ Sohn ²⁾ — „указывало, что существующія транспортныя средства совершенно недостаточны и что новый путь сдѣлался неизбежно необходимъ, чтобы осилить ежедневно возрастающій обмѣнъ съ надлежащей точностью, быстротой и бережливостью“. Указывали, именно, на значительный ростъ Ливерпуля и Манчестера съ середины XVIII-го столѣтія, т. е. именно со времени постройки соединяющихъ ихъ каналовъ. „Въ 1770 году Ливерпуль уплатилъ всего 80—90000 L. таможенныхъ пошлинъ, а въ 1823 году уже 1,808,402 L.; въ 1760 населеніе Ливерпуля состояло изъ 25787 душъ, а въ 1824 году уже изъ 135000. Въ Манчестерѣ въ 1790 году была поставлена первая паровая машина, а въ 1824 году таковыхъ было 200“. Этотъ огромный ростъ фабричной промышленности и связанное съ нею возрастаніе внѣшней торговли, задачей которой являлось, съ одной стороны, добыть матеріалъ для промышленности, съ другой—доставить произведенія фабрикъ на мѣста ихъ потребленія — и были первыми побудительными причинами для улучшенія внутреннихъ путей сообщенія. Каналы и вообще водные пути не могли удовлетворять возникшей потребности, какъ вслѣдствіе того, что движеніе по нимъ происходило слишкомъ медленно, такъ, главнымъ образомъ, потому что они ограничивали районъ производства и сбыта опредѣленнымъ, всегда исключительнымъ поясомъ. Однако, они несомнѣнно содѣйствовали, съ своей стороны, развитію промышленности, ибо облегчали, какъ полученіе различныхъ матеріаловъ, такъ и сбытъ продукта. Нужды нѣтъ, что они ставятъ въ привилегированное положеніе фабрики, которыя имѣютъ возможность пользоваться ихъ услугами и намъ даже странно, что это ставится имъ въ упрекъ, какъ это дѣлаетъ Teisserenc ³⁾.

¹⁾ Teisserenc. *Études sur les voies de communication etc.* Paris (p. 84). Этотъ авторъ утверждаетъ (p. 17), что даже въ Шотландіи ледъ не препятствовалъ судоходству болѣе 10—12 дней въ зиму 1837 г., считающуюся одной изъ болѣе холодныхъ.

²⁾ Englische Eisenbahnpolitik I, 30.

³⁾ Цитированное сочиненіе стр. 513. Авторъ, впрочемъ возмущается главнымъ образомъ тѣмъ, что за пользованіе даровой силой каналовъ рас-

Но если желѣзныя дороги вызваны къ жизни нуждами промышленности, то естественно, разсматривая вліяніе ихъ, — обратиться прежде всего къ вопросу, какое-же вліяніе оказали желѣзныя дороги на промышленность.

Усматривая совершенно вѣрно наиболѣе характерную черту современной промышленности въ примѣненіи мертвыхъ двигателей, Audiganne говоритъ: „функція желѣзныхъ дорогъ обрисовывается съ этой точки зрѣнія совершенно ясно. Снабженная машинами, — которыя увеличиваютъ во 100 разъ ея производительную силу, — промышленность нуждается въ огромной массѣ сырья; къ тому же ей нужно пересылать свои продукты. Поэтому она вызываетъ значительный транспортъ.“ Кромѣ того современная промышленность отличается отъ прежней быстрой смѣной орудій и машинъ, вслѣдствіе быстро слѣдующихъ одно за другимъ изобрѣтеній и улучшеній. „Но, этотъ духъ изобрѣтательности, который заставляетъ возобновля^{тъ} такъ часто машины на фабрикахъ, предполагаетъ возможность пользоваться быстрыми и экономическими путями сообщенія, такъ какъ аппараты и орудія часто нужно выписывать издалека. Такимъ образомъ желѣзныя дороги, являясь первоначально результатомъ прогресса въ новѣйшей промышленности, оказываются теперь необходимымъ (suprême) условіемъ ея будущихъ завоеваній.“

Напомнимъ, что первымъ „прямымъ“ послѣдствіемъ (de Foville) проведенія желѣзныхъ дорогъ было удешевленіе транспорта и что, кромѣ того, въ первое время во многихъ случаяхъ тарифы почти не сообразовались съ цѣнностью товара. Такъ, для первой англійской желѣзной дороги парламентъ установилъ слѣдующіе

плачиваются всѣ граждане, такъ какъ установленный судовой сборъ (réage) недостаточенъ для покрытія процентовъ на затраченный государствомъ на каналы капиталъ. Противоположныхъ воззрѣній держится по этому вопросу Audiganne, который (р. 391) говоритъ, что Delamarre „совершенно вѣрно указалъ, что перевозимые по каналамъ товары суть тѣ, у которыхъ расходъ транспорта составляетъ почти всю цѣну ихъ, т. е. сырье (matière première), почти не имѣющее цѣнности въ мѣстѣ своего происхожденія. „Было бы глупой претензіей (vaine prétention) со стороны желѣзныхъ дорогъ хотѣть конкурировать съ водными путями относительно транспорта подобныхъ продуктовъ.“ ...Правда, что желѣзныя дороги должны стремиться поставить себя въ такія условія, чтобъ они могли приблизить свои тарифы къ тарифамъ каналовъ; но хорошая экономія тѣмъ не менѣе посовѣтуетъ освободить послѣдніе (каналы) отъ лежащихъ на нихъ налоговъ.“

максимальные тарифы за все разстояніе отъ Ливерпуля до Манчестера на тонну товара (Cohn I, 36).

за известнякъ (Kalkstein), удобрение, песокъ и дрова	8 шиллинг.
„ сахаръ, зерно и металлы	9 „
„ хлопокъ, шерсть и мануфактуры	10 „
„ вино, водки и стекло	14 „

Наконецъ, за уголь и коксъ $2\frac{1}{2}$ пенса за тонномилу, что, на 33 мили протяженія дороги, составляетъ также почти 7 шиллинг. Словомъ, здѣсь тарификація по цѣнности не была проведена достаточно строго и болѣе дорогіе товары имѣли очевидное преимущество; такъ — хлопокъ и шерсть, представляющіе главнѣйшіе матеріалы (основные) для мануфактуръ Англіи, стоятъ въ одной рубрикѣ съ произведеніями изъ нихъ, — несомнѣнно болѣе дорогими. Конечно, желѣзныя дороги скоро убѣдились, что они не могутъ придерживаться этихъ максимальныхъ ставокъ для малоцѣнныхъ товаровъ и уже въ шестидесятыхъ годахъ обыкновенный тарифъ на уголь былъ $\frac{3}{8}$ пенса за тонномилу. Въ другихъ государствахъ положеніе было, пожалуй, еще болѣе благопріятно для фабричныхъ продуктовъ. Такъ, въ Пруссіи, государство, по закону 3 Ноября 1838 года, — не рѣшилось даже совсѣмъ установить какія либо нормы и предоставило все дѣло установленія тарифовъ самимъ желѣзнымъ дорогамъ, удержавъ за собою только право, — чисто фиктивное, — по представленіи ему черезъ три года отчетовъ о доходахъ, требовать, при извѣстной высотѣ дохода (100/o), сбавки тарифовъ. На практикѣ, здѣсь, какъ и въ остальной Германіи, желѣзныя дороги въ первое время почти не различали товаровъ. „Такъ какъ при проведеніи первыхъ дорогъ менѣе всего воображали, что они послужатъ, — въ такомъ размѣрѣ, какъ это случилось въ дѣйствительности, для перевозки массовыхъ товаровъ на большія разстоянія“, — говоритъ Ulrich (р. 212), — „то и разсчитывали рядомъ съ пассажирскимъ движеніемъ, которое считали главнѣйшимъ, — на перевозку собственно торговыхъ товаровъ (eigentlicher Kaufmannsgüter) и сообразно этому устанавливали тарифы.“ Потому первые товарные тарифы нѣмецкихъ жел. дорогъ были необыкновенно просты: были установлены просто тарифы для товаровъ всякаго рода (нормальный классъ) и рядомъ съ этимъ пониженные тарифы для немногихъ

предметовъ, главнымъ образомъ сырья, отправляемаго въ извѣстномъ минимальномъ количествѣ (75 — 100 центнеровъ). Одна изъ первыхъ нѣмецкихъ дорогъ, Берлинъ—Потсдамъ, въ первое время даже совсѣмъ не различала рода товаровъ, а просто взимала плату сообразно отправляемому количеству, понижая ее до извѣстнаго предѣла съ каждымъ прибавленнымъ центнеромъ. Подобно прусскому правительству и австрійское не рѣшилось въ первое время регламентировать тарифы и предоставило установленіе ихъ желѣзно-дорожнымъ управленіямъ, удержавъ за собою только право періодической ревизіи тарифовъ (Ulrich, 320 ff.). И здѣсь первоначально тарифы для всѣхъ товаровъ были почти одинаковы, но первая по времени постройки дорога (Kaiser-Ferdinand-Nordbahn), первая же вводитъ тарификацію по цѣнности. Естественно, что, — чѣмъ менѣе развита была страна ранѣе въ промышленномъ отношеніи, чѣмъ менѣе организованъ былъ въ ней транспортъ до введенія желѣзныхъ дорогъ, — тѣмъ менѣе мы встрѣчаемъ пониманія принциповъ, которымъ нужно слѣдовать при установленіи тарифовъ. Тогда какъ въ Англіи еще каналы приучили къ тарификаціи по цѣнности и парламентъ уже въ первыхъ желѣзно-дорожныхъ актахъ ставитъ *maximum* тарифовъ, сообразуясь, — хотя и не вполне, — съ цѣнностью товаровъ, въ Германіи и Австріи прямо предоставляютъ установленіе тарифовъ произволу компаній ¹⁾. Это, почти вездѣ встрѣчающееся на первыхъ порахъ, непониманіе значенія относительной высоты тарифа, и ничтожное различіе въ тарификаціи товаровъ разной цѣнности, — весьма сильно благоприятствовало сбыту фабричныхъ произведеній странъ промышленныхъ въ страны менѣе развитыя въ промышленномъ отношеніи. Съ другой стороны этотъ сбытъ вызывалъ необходимость для странъ экстенсивныхъ отправлять для расплаты за эти издѣлія свое сырье: больше имъ нечѣмъ было расплачиваться, да это и не противорѣчило интересамъ странъ промышленныхъ; для послѣднихъ, — получать

¹⁾ Интересно, что Teisserenc приводитъ (243 ff.) данныя изъ счетовъ одной транспортной конторы, по которымъ оказывается, что уже при конномъ транспортѣ, примѣнялся тарифъ по цѣнности, который впрочемъ здѣсь совпадалъ отчасти (далеко не вполне) съ тарифомъ по большей или меньшей спѣшности доставки.

сырье въ уплату было также необходимо, какъ для первыхъ — отдавать, ибо это сырье было матеріаломъ, изъ котораго приготавлились издѣлія. Вызванная такимъ образомъ необходимость перевозки малоцѣннаго сырья и привела естественно къ тарификаціи товаровъ по цѣнности, ибо только при условіи такой тарификаціи транспортъ сырья становился возможенъ. Этотъ дешевый транспортъ товаровъ оказалъ развитію фабричнозаводской промышленности несравненно большую услугу, чѣмъ первоначальные, очень благопріятные для перевозки фабрикатовъ тарифы. Дѣло въ томъ, что въ числѣ массовыхъ товаровъ, транспортируемыхъ желѣзными дорогами, находились не только такъ называемые основные матеріалы фабрикъ и хлѣбъ для рабочихъ, но, — что еще болѣе важно, — и тотъ матеріалъ, который скоро получилъ названіе „хлѣба промышленности“, т. е. каменный уголь. Доставка этого малоцѣннаго продукта должна была быть дешевой, тогда какъ основной матеріалъ фабриката и въ меньшей мѣрѣ хлѣбъ могли выдерживать относительно болѣе дорогой транспортъ. Нѣтъ сомнѣнія, что дешевая доставка матеріаловъ всякаго рода и (относительно) еще болѣе дешевая отправка издѣлій, — дѣлавшая районъ сбыта послѣднихъ „совершенно неограниченнымъ“ (по выраженію г. Чупрова), особенно при тарификаціи издѣлій наравнѣ съ матеріалами — необычайно благопріятствовали концентраціи фабричнаго производства въ тѣхъ мѣстностяхъ, которыя уже ранѣе, — до открытія желѣзныхъ дорогъ, — успѣли развить у себя эти производства. Вмѣстѣ съ тѣмъ являлась и концентрація не мѣстная, а, такъ сказать, личная, выражавшаяся въ увеличеніи размѣровъ cadaго промышленнаго предприятия. Последнее было слѣдствіемъ того, что въ современной фабричнозаводской промышленности, — гдѣ двигателемъ служить паръ, — производство становится тѣмъ дешевле, чѣмъ крупнѣе предприятие, ибо здѣсь являются многоразличныя сбереженія, каковы напр.: уменьшеніе расхода топлива на единицу силы, удешевленіе самого двигателя по расчету на ту-же единицу, экономія стоимости построекъ и величины общихъ расходовъ на единицу продукта и пр.

§ 2. Къ числу странъ съ развитой фабричною промышленностью принадлежала, прежде всего, Англія, гдѣ, поѣтому, раньше и рѣзче всего отражается происходящій переворотъ. Фактъ этотъ

на столько общеизвѣстенъ, что почти нѣтъ надобности приводить доказательства сказаннаго. Ограничимся, поэтому, немногими цифрами относительно главнѣйшихъ отраслей промышленности. Начнемъ съ каменнаго угля. Магъ Куллохъ ¹⁾ высчитываетъ, что производство угля въ Англіи (съ Шотландіей) въ 1833—37 годахъ составляло круглымъ числомъ 26 милліоновъ тоннъ; изъ этого числа на вывозъ въ Ирландію шло 900 тыс. тоннъ и въ иностранныя государства 1113 тыс. тоннъ; 4 милл. тоннъ потреблялось на производство 800 тыс. тоннъ желѣза и около 2 милл. тоннъ во всѣхъ остальныхъ мануфактурахъ. Менѣе чѣмъ черезъ 25 лѣтъ, въ 1860 году, добыча угля достигла (по Neum.-Spall. Ueb. 1883—84, р. 320) 85,4 милліоновъ тоннъ (метрич. у М.-Куллоха англійск. тонны—нѣсколько большія), т. е. болѣе, чѣмъ утроилось; въ 1873 году произведено 129 милліоновъ тоннъ, а въ 1883 г. уже 166,4 милл. тоннъ. Эта цифра пока высшая, достигнутая до сихъ поръ. Такимъ образомъ производство угля менѣе чѣмъ въ 50 лѣтъ увеличилось въ 6 слишкомъ разъ. На сколько этому содѣйствовали именно желѣзныя дороги, видно изъ того, что количество прошедшаго по желѣзнымъ дорогамъ Англіи угля составляло въ 1858 г. $21\frac{2}{3}$ м. т., а въ 1872 г. почти 100 милл. т.; сверхъ того, жел. дороги Шотландіи перевезли въ 1858 г. 3 милл. т., а въ 1872 г. 18 милл. т. (въ 1871 г. даже $20\frac{1}{2}$ милл. т.) (Cohn II, 145). Параллельно выработкѣ возрастали вывозъ и потребление, послѣднее М.-Куллохъ высчитывалъ для 1837 г. въ 24 милл. т., Neumann-Spallart для 1865 году даетъ 90404 тыс. тоннъ, для 1883 г.—143833 тыс. т.; для послѣдняго года, слѣдовательно, вывозъ превышаетъ 20 милл. т., т. е. почти равняется потребленію въ Англіи въ 1833—37 гг. Понятно, что такое усиленіе потребления топлива могло происходить только оттого, что развивались производства, требующія значительнаго количества этого матеріала. Это видно уже изъ того, какъ идетъ увеличеніе потребления угля для надобностей желѣзнаго производства: вмѣсто 4 милл. тоннъ, какъ было въ 1837 г., потребляется въ періодъ 1875—84 гг. $32,4\%$ всего производства, т. е. болѣе 48 милл. т. Параллельно этому и произ-

¹⁾ Statistical Account of the British Empire. 2 edition 1839.

водство желѣза съ 800 тыс. тоннъ, въ 1837 г., поднимается до 8666 тыс. тоннъ въ 1883 году.

Не менѣе краснорѣчивы цифры, относящіяся къ хлопчатобумажной промышленности. Хотя изобрѣтеніе Картрайта (Cartwright) — механическій ткацкій станокъ — было привилегировано еще въ 1787 году, но до конца столѣтія это обстоятельство мало вліяло на увеличеніе потребленія хлопка: съ 20 милл. т. въ 1788 г. потребление хлопка не поднималось до 1798 г. выше 34 милл. тоннъ, только въ 1799 г. оно достигаетъ 43 милл. т. и съ тѣхъ поръ начинается возрастать довольно правильно, достигая въ 1809 году — 88 м. т. Въ 1810 г. происходитъ необыкновенный скачекъ: ввозъ сразу поднимается до 132,5 милл., но затѣмъ также быстро падаетъ, опускаясь къ 1813 году до 51 милл.; съ этого времени ввозъ и потребленіе снова начинаютъ возрастать, такъ что въ 1816 году ввозъ достигаетъ 94 милл. при 7 милл. вывоза. Окончаніе наполеоновскихъ войнъ дѣйствуетъ какъ могучій толчекъ и ввозъ хлопка переходитъ въ 1817 г. за 124 милл. и продолжаетъ расти съ нѣкоторыми колебаніями до 1825 г., когда въ первый разъ переходитъ за 200 милл., съ тѣмъ, однако, чтобы въ слѣдующемъ-же году спуститься снова до 177 милл. Но, начиная съ 1827 г. ввозъ возвышается до 272 милл., а внутреннее потребленіе до 249 милл. и съ тѣхъ поръ послѣднее ни разу не опускается ниже 204 милл. (въ 1829 г.), въ общемъ же быстро растетъ и достигаетъ въ 1836 году 363,7 милл. фунтовъ. Въ этомъ быстромъ возрастаніи, начинающемся съ конца двадцатыхъ годовъ, — времени открытія первой паровой желѣзной дороги, — сказывается, несомнѣнно, вліяніе этой дороги, облегчившей доставку матеріала — хлопка, изъ Ливерпуля въ Маншестеръ. Конечно, потребленіе хлопка, составляющее въ среднемъ за 1836 — 40 п. (Neum. Spall.) 1014 тыс. кипъ (по 400 фунт.) можетъ быть названо незначительнымъ, сравнительно съ современнымъ потребленіемъ, которое Neumann-Spallart исчисляетъ для 1876 — 80 въ 3137 тыс. кипъ, а въ слѣдующіе 4 года даже въ 3400 — 3700 тыс. кипъ. Въ этомъ развитіи производства не малую роль играло и улучшеніе техники и другія обстоятельства, но безъ улучшенія путей сообщенія такая масса матеріала и выработаннаго изъ него продукта просто не могла бы

быть доставлена. Не будемъ приводить цифръ, указывающихъ развитіе другихъ отраслей фабричной промышленности въ Англіи, такъ какъ фактъ этотъ достаточно извѣстенъ: во всѣхъ отрасляхъ мы замѣчаемъ подобный же быстрый ростъ.

§ 3. Но, если таково было вліяніе улучшенія путей сообщенія въ Англіи, искони пользовавшейся въ отношеніи привиллегіей наилучшихъ условій транспорта и сношеній, благодаря своему островному положенію и раннему проведенію каналовъ по направленіямъ важнѣйшаго движенія, то для континента, желѣзныя дороги прямо создали не существовавшую дотолѣ возможность развитія промышленности. Такъ, когда Англія производила уже десятки миллионѣ тоннъ каменнаго угля, въ 1851 г., все производство его во Франціи достигаетъ всего только 3,4 милл. т.; черезъ тридцать же лѣтъ, въ 1881 году, оно достигаетъ уже 21 милл. т., увеличиваясь, слѣдовательно, болѣе чѣмъ на 500%. Въ то-же время ростъ производства въ Бельгіи выражается 322%, въ Пруссіи даже 835%, и, наконецъ, въ Соединенныхъ Штатахъ съ 3 милл. въ 1840 г. добыча угля возрастаетъ до 102 милл. тоннъ въ 1885 году, т. е. увеличивается на 3200% въ 48 лѣтъ. Но уголь, разумѣется, добывается главнымъ образомъ для надобностей промышленности и потому самый фактъ увеличенія добычи его показываетъ, что росли и другія отрасли промышленности. И дѣйствительно, добыча желѣза въ 1810 достигаетъ въ Соединенныхъ Штатахъ едва 54 тыс. т.; къ 1850 году уже 564 тыс. тоннъ, а черезъ 30 лѣтъ она вновь почти удесетяряется (4697 тыс. тоннъ въ 1882 г.). Въ Пруссіи въ 1826 г. добыто 43,5 тыс. т. желѣза, а въ 1882 г. уже 2458 т. тоннъ; во Франціи въ 1819 г. — 112,5 тыс. т., а въ 1883 г. — 2069 тыс. тоннъ.

Подобнымъ образомъ ввозъ во Францію хлопка съ 217 тыс. квинталовъ (по 100 килогр.) въ 1817 — 26 годахъ поднимается до 652 тыс. кв. въ 1847 — 56 годахъ и 1175 тыс. кв. въ 1867 — 1876 гг. Начиная съ 1877 г. онъ колеблется между 1524 т. кв. (1881 г.) и 1227 тыс. кв. (1884 г.). (De Foville ¹⁾ думаетъ,

¹⁾ De Foville. La France économique, statistique raisonnée et comparative. Paris 1887.

впрочемъ, что потребление не превосходитъ 1 милл. квинталовъ и избытокъ ввоза вывозится дальше). Еще быстрѣе идетъ развитіе хлопчатобумажной промышленности въ Соединенныхъ Штатахъ. Это видно изъ того, что число веретенъ въ хлопчатобумажныхъ прядильныхъ возрастаетъ съ 1246 тыс. въ 1830 г. до 10653 тыс. въ 1880 г., и въ тѣ-же годы число ткацкихъ станковъ увеличивается съ 33433 до 225759; сообразно этому, потребление хлопка съ 77 милл. фунт. въ 1830 г. возрастаетъ къ 1883 г. до 1117 милл. фунт.

Приведенныхъ цифръ достаточно, чтобы характеризовать явленіе и констатировать размѣры его. Мы можемъ, слѣдовательно, сказать, что *железныя дороги въ весьма значительной степени содѣйствовали развитію обрабатывающей промышленности.* Ниже мы должны будемъ еще возвратиться частью къ этому вопросу въ другой связи, а теперь пойдемъ далѣе.

§ 4. Развитіе промышленности было непосредственно связано съ другимъ явленіемъ, которое намъ важно указать. Мы разумѣемъ развитіе городовъ. Подъ именемъ города слѣдуетъ разумѣть здѣсь скопленіе болѣе или менѣе значительной массы людей, занятыхъ не земледѣліемъ, а иной какой либо добывающей или обрабатывающей промышленностью. Статистики обыкновенно не различаютъ, однако, занятій населенія и считаютъ просто, что населенное мѣсто съ извѣстной численностью населенія представляетъ городской поселокъ. Для большинства случаевъ это, конечно, вѣрно, особенно, если цифра населенія принята не слишкомъ низкой. (Французская и нѣмецкая статистика принимаетъ, напр., всѣ поселки съ населеніемъ свыше 2000 душъ за городскіе, что, очевидно, было-бы слишкомъ низко для Россіи съ ея огромными, частью, селами). И по отношенію къ развитію особенно болѣе крупныхъ городовъ, первое мѣсто среди европейскихъ государствъ принадлежитъ Соединенному Королевству (Великобританіи съ Ирландіей), гдѣ находится величайшій городъ міра — Лондонъ. Въ 1685 году уже Лондонъ имѣлъ населеніе въ 530 тысячъ ¹⁾, въ 1702 г. уже 674 тыс., но въ 1760

¹⁾ Kolb. Statistik der Neuzeit, Anhang, p. 420 ff., откуда заимствованы всѣ нижеслѣдующія данныя, кромѣ относящихся къ Франціи; послѣднія за болѣе новый періодъ заимствованы у de Foville'a: France économique etc.

году также только 676 тыс., слѣдовательно, *ростъ его какъ бы остановился*; къ началу нашего столѣтія Лондонъ все еще не достигалъ 1 милл. жителей (въ 1801—953 тыс.). Въ то-же время въ 1801 году, Англія не имѣла никакого другого города съ населеніемъ во 100 или болѣе тысячъ; наибольшіе послѣ Лондона города, Манчестеръ и Ливерпуль, считали 95 и 82 тыс. населенія. Но въ слѣдующіе 50 лѣтъ увеличеніе какъ массы населенія, такъ и числа большихъ городовъ идетъ необыкновенно быстро: Лондонъ въ 1851 году имѣлъ населеніе въ 2 $\frac{1}{3}$ милл., а другіе 7 городовъ населеніе свыше 100 тыс. каждый, при чемъ Манчестеръ достигъ 401 тыс., а Ливерпуль — 376 тыс. Еще черезъ 30 лѣтъ, въ 1881 г., Лондонъ считалъ уже 3842 тыс. жителей, и кромѣ того въ Англіи собственно было 20 городовъ съ населеніемъ больше 100 въ каждомъ и изъ нихъ два — Манчестеръ и Ливерпуль считали болѣе полумилліона населенія каждый. Сверхъ того, въ Шотландіи, гдѣ въ началѣ столѣтія ни одинъ городъ не имѣлъ еще населенія въ 100 тыс. (Глазговъ — 77 и Эдинбургъ 81 тыс.), въ 1851 г. Глазговъ достигъ 329 тыс., а Эдинбургъ 191 тыс., а въ 1871 г. первый — 547, а второй 197 тыс. Наконецъ и въ Ирландіи въ 1841 году Дублинъ достигаетъ 232 тыс., а въ 1871 уже 296 тыс. и Бельфасть 174 тыс. въ 1871 году.

Переходя къ другимъ странамъ, находимъ, во Франціи, — Парижъ съ 552 тыс. жителей въ 1801 г. и 1053 тыс. въ 1851 г.; онъ достигаетъ затѣмъ въ 1881 г. — 2262 тыс. и въ 1886 г. — 2344,5 тыс. Вообще говоря, возрастаніе городовъ (исключая Парижъ) идетъ здѣсь значительно слабѣе, хотя нѣкоторые города растутъ необыкновенно быстро; въ 1821 г. только два города, кромѣ Парижа, — Марсель и Ліонъ, считаютъ болѣе 100 тыс. жителей, въ 1851 г. число такихъ городовъ доходитъ до 4 (присоединяются Руанъ и Бордо), а въ 1881 г. ихъ насчитываютъ до 9. Далѣе этой цифры повышеніе не происходитъ и въ 1886 году, при чемъ большая часть городовъ показываетъ остановку въ увеличеніи населенія, а одинъ (Ст. Этьенъ), даже регрессъ (съ 123,8 на 117,9 т.). Весьма значительное возрастаніе въ теченіи всего періода (1821—86 гг.) обнаруживается въ четырехъ главнѣйшихъ городахъ: Ліонъ съ 149 тыс. въ 1821 году до 401,9 тыс. въ 1886 г., Марсель

съ 109 до 376,1 тыс., Бордо съ 89 тыс. до 240,6 тыс. и Лилль съ 64 до 188,3 тыс. При всемъ томъ ростъ городского населенія основывается во Франціи не на увеличеніи размѣровъ самыхъ большихъ городовъ, а въ бѣльшей мѣрѣ на увеличеніи числа городовъ средняго (отъ 20 до 100 т. населенія) и малаго (отъ 5 до 20 т.) размѣра: число послѣднихъ (отъ 5 до 20 тыс.) возрасло въ періодъ 1872—81 годовъ съ 398 до 445, а городовъ съ населеніемъ болѣе 20 т. съ 69 до 90. Благодаря этому и относительный ростъ городского населенія все же значителенъ: послѣднее составляло (считая, по принятому французской статистикой, городскими—всѣ поселенія съ болѣе чѣмъ 2000 жителей) въ 1846 г.—24,42% всего населенія, а въ 1881 году уже 34,76%.

Изъ другихъ европейскихъ странъ особенно сильное развитіе городовъ обнаруживается въ Германіи. Здѣсь находимъ Берлинъ еще въ 1800 году съ 172 тыс. населенія, а теперь онъ перешелъ уже за 1 миллионъ (въ 1881 г.—1122, въ 1886 (по de Foville'ю)—1315 тыс.). Подобнымъ образомъ, Бреславль, считавшій еще въ 1852 г. всего 112 тыс. жителей, достигъ къ 1880 г. 273 тыс., Гамбургъ въ 1801 г.—105, а въ 1880—410 тыс.; Дрезденъ въ 1813 г. 41 тыс.—въ 1880—220 тыс.; Лейпцигъ въ 1819 г. 36 тыс.—въ 1880—149 тыс. Вообще развитіе это характеризуется Кольбомъ слѣдующимъ образомъ: „Въ началѣ столѣтія въ Германіи было только 2 города съ населеніемъ болѣе чѣмъ въ 100 тыс. каждый (Берлинъ и Гамбургъ); въ срединѣ столѣтія (1849 г.) Берлинъ считаетъ 424 тыс. и еще 5 городовъ болѣе (хотя не много) 100 тыс. каждый. . . ; въ 1880 году одинъ городъ (Берлинъ) имѣетъ уже свыше 1 милл., 4 болѣе 200, по менѣе 500 тысячъ каждый, 9—отъ 100 до 200 тыс. всего 14 большихъ городовъ; сверхъ того еще 7 городовъ съ населеніемъ свыше 90 тыс.“

Но, безъ сомнѣнія, никогда не бывалую быстроту развитія городовъ представляютъ С. А. Соединенные Штаты. „Въ 1810 г. Союзъ не имѣлъ ни одного города съ населеніемъ въ 100 тыс., наибольшій въ то время—Филадельфія—считалъ 96700 и рядомъ съ нимъ стоялъ Нью-Йоркъ съ 96400.“ Ростъ послѣдняго былъ быстрѣе и онъ „показывалъ въ 1820 г. 123 т., въ 1830 г., послѣ открытія Эрійскаго канала, 203 тыс., въ 1850 г. насчитывается

уже свыше полумилліона, въ 1870—942 тыс. и въ 1880 г.—1206 тыс. Филадельфія имѣла въ 1850 г. 408 тыс., въ 1870—674 тыс., въ 1880 г.—846. Кромѣ этихъ городовъ уже въ 1850 году насчитывалось 4 съ населеніемъ выше 100 тыс., въ 1870 г. таковыхъ было 14, въ 1880, наконецъ, всѣхъ городовъ, считавшихъ свыше 100 тыс. жителей насчитано 20 (съ Нью-Йоркомъ и Филадельфіей).

Этотъ быстрый ростъ городовъ зависѣлъ почти исключительно отъ роста обрабатывающей промышленности и это опять наилучшимъ образомъ иллюстрируютъ намъ Соедин. Штаты, которые обладаютъ столь значительнымъ процентомъ занятаго земледѣльческими промыслами населенія, что поражаютъ въ этомъ отношеніи европейскихъ наблюдателей. „Соотвѣтственно необыкновенному богатству земель“,—говоритъ новѣйшій изслѣдователь Соединенныхъ Штатовъ, Мах Sering, — „Сѣверная Америка въ гораздо бѣльшей степени земледѣльческая страна, чѣмъ государства западной и средней Европы; но все же здѣсь уже поразительно большой для столь рѣдко населенной области процентъ населенія принадлежитъ промышленности. По новѣйшимъ статистическимъ даннымъ (1880 и 1882 г.) на 100 лицъ занятыхъ самостоятельно въ промыслахъ, приходится:

	въ Соедин. Штатахъ	въ Германіи
На земледѣліе	44	40,3
„ промышленность и горное дѣло	22,1	36,9
„ торговлю и пути сообщенія	10,4	8
„ личные услуги и либераль- ныя процессіи	23,4	14,8

Послѣдній классъ въ Америкѣ только потому представленъ такой большой цифрой, что сюда отнесены всѣ работники, не причисленные ни къ какой специальности (10,6% всѣхъ самостоятельныхъ работниковъ). Если этихъ работниковъ причислить поровну къ земледѣлію, съ одной стороны, и къ промышленности съ горнымъ промысломъ — съ другой, то на первое придется круглымъ числомъ 50%, на послѣднія—27%, всего трудящагося населенія, сравнительно съ 40% и 37% въ Германіи.“ „Слѣдовательно, почти $\frac{2}{5}$ американской націи должны быть причислены къ торгово-промы-

шленному классу ¹⁾, а этотъ послѣдній концентрируется главнымъ образомъ въ большихъ *городскихъ поселеніяхъ*. По переписи 1880 года не менѣ четверти (25,7⁰/о) американскаго населенія помѣщалось въ городахъ, считавшихъ болѣе 4000 жителей и изъ нихъ 22,5⁰/о въ таковыхъ съ населеніемъ не менѣ 8000 душъ; въ Германіи, въ томъ-же году, не смотря на несравненно болѣшую плотность населенія, мѣста, считавшія свыше 5000 жителей, вмѣщали не болѣе 28,6⁰/о всѣхъ жителей. Въ Союзѣ существуетъ 18[“] (по вышеприведенному разсчету Кольба даже 20), „городовъ съ болѣе чѣмъ 100 тыс. населенія, въ Германіи только 14; первыя заключаютъ 11,4⁰/о, послѣдніе (германскіе) только 7,2⁰/о всего населенія. Процентъ населенія мѣстъ свыше 8000 душъ возросъ въ Союзѣ съ 8,5⁰/о въ 1840 году до 17,1⁰/о въ 1860 и 22,5⁰/о въ 1880 году.“ ²⁾

Этотъ фактъ быстрого развитія городской жизни и, — какъ мы показали раньше, — и промышленности въ такой странѣ, какъ Соединен. Штаты, не можетъ не обратить на себя нашего вниманія уже потому, что онъ не могъ остаться безъ вліянія на характеръ земледѣлія.

§ 5. Вообще-же не можетъ быть сомнѣнія, что развитіе промышленности и развитіе городовъ должны идти параллельно, благодаря именно современнымъ формамъ промышленности. Прежде, когда передвиженіе какъ первоначальнаго и добавочнаго матеріаловъ, такъ и произведеннаго продукта было затруднительно, благодаря отсутствію путей сообщенія, каждая небольшая мѣстность, можно почти сказать, — каждый поселокъ, удовлетворяли свою потребность въ обработанныхъ продуктахъ собственными силами. Тогда обрабатывающій классъ состоялъ главнымъ образомъ изъ кустарей, т. е. ремесленниковъ-земледѣльцевъ, дѣлившихъ свое время между земледѣліемъ и ремесломъ и только въ меньшей части, въ городахъ — изъ чистыхъ ремесленниковъ, посвящавшихъ ремеслу все свое время. Техника производства въ обоихъ случаяхъ была одинакова: какъ кустари, такъ и ремесленники примѣняли

¹⁾ Считая, слѣдовательно, кромѣ 27⁰/о, занятыхъ въ промышленности и горномъ промыслѣ, еще 10,4⁰/о, занятыхъ торговлей и путями сообщенія.

²⁾ Max Sering. Die Landwirthschaftliche Konkurrenz Nordamerikas in Gegenwart und Zukunft. Leipzig. 1887 p. 176 ff.

примитивные приемы обработки, унаследованные от отцовъ и дѣдовъ, причемъ главную рабочую силу представлялъ самъ работникъ, мертвые же двигатели имѣли крайне ограниченное примѣненіе. (Если вѣтеръ, а позднѣе и вода и примѣнялись въ нѣкоторыхъ производствахъ, какъ напр. мукомольное, относительно давно, то все же производство по существу сохраняло характеръ ремесла, отчасти, можетъ быть, благодаря дешевизнѣ и общедоступности такого двигателя, какъ вѣтеръ). При такомъ характерѣ производственной техники почти каждый могъ сдѣлаться самостоятельнымъ предпринимателемъ ¹⁾, но вмѣстѣ съ тѣмъ произведенія ихъ были грубы и не дешевы.

Со введеніемъ пара въ промышленность, а особенно съ появленіемъ желѣзныхъ дорогъ, положеніе дѣла совершенно измѣняется. Фабрики, при помощи паровыхъ двигателей, производятъ несравненно дешевле и часто лучше, чѣмъ кустари и ремесленники, а при помощи паровыхъ путей сообщенія эти фабрики получаютъ возможность получать нужный имъ для производства матеріалъ, можно сказать, въ неограниченномъ количествѣ и вмѣстѣ съ тѣмъ сбывать произведенный продуктъ также въ весьма обширномъ районѣ, а потому также въ неограниченномъ почти количествѣ. Все это содѣйствуетъ концентраціи производства, какъ мы уже указывали, но вмѣстѣ съ тѣмъ, то же облегченіе сношеній ведетъ къ болѣе дѣятельной конкуренціи фабрикъ между собою, такъ какъ расширение района сбыта произведеній каждой фабрики или cadaго фабричнаго центра ведетъ къ тому, что районы эти скрещиваются между собою. Понятно, что въ возникшей конкуренціи побѣда должна остаться на сторонѣ болѣе дешево производящей фабрики. Отсюда возникаетъ нѣкоторая локалізація производства, т. е. каждая мѣстность начинаетъ производить только тѣ продукты, которые она можетъ производить дешевле, чѣмъ другія, могущія конкурировать на данномъ рынкѣ, мѣстности. Во всякомъ случаѣ ближайшимъ результатомъ удешевленія производства помощью приложенія

¹⁾ Если цѣховое устройство западно-европейской городской промышленности и стѣсняло увеличеніе числа самостоятельныхъ предпринимателей, то оно, все же, не содѣйствовало развитію техники.

мертвыхъ двигателей является невозможность для кустарей и ремесленниковъ конкурировать своими произведеніями съ произведеніями фабрикъ, а отсюда и необходимость для нихъ отысканія иного заработка. Въ то-же время фабрики, вытѣсняя съ рынка произведенія кустарничества и ремесла, вынуждены увеличивать размѣры производства и вмѣстѣ съ тѣмъ и число занятыхъ рабочихъ, по скольку, по крайней мѣрѣ, расширеніе производства не можетъ быть достигнуто увеличеніемъ интенсивности работы или производительности труда ранѣе занятыхъ рабочихъ. Совмѣстное дѣйствіе указанныхъ вліяній и ведетъ, особенно въ первое время по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, къ тому, что среди сельскихъ жителей обнаруживается чрезвычайно сильное стремленіе къ переселенію въ города, чѣмъ и обусловливается, главнымъ образомъ констатированное выше явленіе огромнаго возрастанія массы городскихъ жителей въ Европѣ и Америкѣ, особенно за послѣднія пятьдесятъ лѣтъ.

Правда, не малая доля участія въ этомъ движеніи принадлежала и измѣненію самаго характера земледѣлія, но мы здѣсь не будемъ останавливаться на этомъ, такъ какъ будемъ имѣть случай говорить объ этомъ ниже. Здѣсь же замѣтимъ только, что de Foville слишкомъ односторонне приписываетъ передвиженіе населенія изъ деревень въ города вліянію болѣе высокой здѣсь заработной платы, совершенно упуская изъ виду указанные выше измѣненія въ самомъ характерѣ производства.¹⁾ При наличности этихъ измѣненій и безъ особенной разницы въ высотѣ рабочей платы должно было бы наступить указанное переселеніе.

Изъ сказаннаго ясно уже, что возрастаніе населенія городовъ находится въ тѣснѣйшей связи съ развитіемъ промышленности и именно въ современной ея формѣ — крупной, пользующейся мертвыми двигателями и усовершенствованными механизмами промышленности. Городское населеніе всегда, конечно, было населеніемъ не земледѣльческимъ и самый фактъ его существованія доказываетъ что существуютъ промыслы, помимо земледѣлія, которыя даютъ средства существованія

¹⁾ См. гл. Les mouvements de la population въ его книгѣ. Transformation des moyens de transport etc.

этому городскому населенію. Но то обстоятельство, что увеличеніе городского населенія идетъ параллельно развитію промышленности, съ одной стороны, и улучшенію путей сообщенія¹⁾ съ другой — имѣтъ для насъ особенное значеніе. Въ этомъ отношеніи особенно характерной страпой являются именно Соединенные Штаты. Въ только что приведенной цитатѣ, Sering высказываетъ свое удивленіе, что столь слабо населенная страна имѣтъ такой большой процентъ промышленнаго и городского населенія. Указываемыя Sering'омъ причины этого явленія, какъ то: способъ расселенія — не деревнями, а отдѣльными фермами, — концентрація всей обрабатывающей промышленности и торговой дѣятельности въ городахъ (обстоятельство также связанное съ способомъ расселенія) и наконецъ, даже — покровительственная таможенная политика, — конечно, должны были въ извѣстной мѣрѣ способствовать, какъ развитію городовъ, такъ и развитію промышленности. Но всѣ эти обстоятельства были-бы еще недостаточны для произведенія даннаго результата безъ пособія желѣзныхъ дорогъ и вообще улучшенныхъ путей сообщенія. Даже больше: можно сказать, что при отсутствіи путей сообщенія самый способъ расселенія одиночно расположенными фермами былъ-бы невозможенъ: не будь фермеръ увѣренъ, что онъ можетъ добыть изъ ближайшаго города, до котораго всегда легко добраться по желѣзной дорогѣ, все необходимое ему кромѣ сырыхъ произведеній его почвы, а въ случаѣ надобности и необходимую рабочую силу для помощи при работахъ, которыхъ онъ не можетъ осилить одинъ, просто въ силу естественныхъ условій, (напримѣръ постройка дома²⁾), то, разумѣется, охотниковъ для такого поселенія

¹⁾ Остановка въ ростѣ населенія Лондона между 1702 и 1760-омъ годами можетъ быть объяснена тѣмъ, что достигнутая въ то время концентрація населенія составляла предѣлъ, выше котораго она не могла идти при данныхъ, существовавшихъ въ то время, путяхъ сообщенія. Какъ свидѣтельствуетъ Sohn въ это время именно обнаруживается усиленное стремленіе къ улучшенію путей сообщенія—проведеніемъ каналовъ и шоссейныхъ дорогъ.

²⁾ Дома, правда строятся по разсказу Sering'a при помощи сосѣдей фермеровъ; но здѣсь нужно понимать, что они собственно только собираются такимъ путемъ, такъ какъ въ большей части случаевъ фермеръ не заготавливаетъ самъ матеріала (бревенъ и досокъ), а получаетъ все это уже совершенно готовымъ изъ тѣхъ огромныхъ лѣсопиленъ, которые за-

нашлось бы немного; да и тѣ, что пошли-бы въ преріи при этихъ условіяхъ, ни въ какомъ случаѣ не были бы тѣми фермерами, относительно говоря, высоко интеллигентными и далеко не лишенными капиталовъ, а развѣ такими жалкими толпами оголодавшихъ и совершенно разорившихся на родинѣ крестьянъ, какія теперь бредутъ у насъ на окраины подъ именемъ переселенцевъ. Но въ связи съ характеромъ населенія, его экономической состоятельностью, конечно, находится и развитіе всего хозяйственного строя страны.

Но, кромѣ того, самая концентрація производствъ въ городахъ не могла-бы совершаться въ такой степени при несовершенствѣ путей сообщенія. Только эти улучшенные пути сбыта давали возможность съ одной стороны доставить необходимый матеріалъ, а съ другой—сбыть произведенный продуктъ. Вліяніе улучшенія путей сообщенія, особенно на развитіе городовъ въ Соединенныхъ Штатахъ, было замѣчено уже давно. Еще въ 1867 году E. l. Wiss. (впослѣдствіи редакторъ извѣстнаго фритредерскаго журнала *Vierteljahresschrift für Volkswirtschaft*) издалъ сочиненіе, по видимому обратившее на себя мало вниманія¹⁾, въ которомъ развивалъ ту мысль, что развитіе городовъ связано съ улучшеніемъ путей сообщенія и стремился доказать это положеніе статистическими данными изъ исторіи развитія Соединен. Штатовъ. Но Wiss, высказывая эту совершенно вѣрную мысль, договаривался часто до полного абсурда. Такъ, восхищаясь быстрымъ ростомъ Чикаго и высчитывая, что при возрастаніи земледѣльческаго и городского населенія Иллинойса, по той прогрессіи, по какой оно возрастало въ періодъ 1840—60 г. г. отношеніе городского населенія къ земледѣльческому сдѣлается къ 1880 году равнымъ 15,77 : 1,—т. е. городское населеніе превыситъ сельское почти въ 16 разъ, онъ считаетъ возможнымъ такое событіе, и даже болѣе, — находить, что именно такое соотношеніе городского и сель-

нимаются между прочимъ и постройкой или вѣрнѣе обдѣлкой матеріала для построекъ фермера, а зотъ матеріалъ,—опять—таки, фермеръ можетъ получить только благодаря существованію желѣзныхъ дорогъ.

¹⁾ Das Gesetz der Bevölkerung und die Eisenbahnen.

скаго населенія составляет идеаль, такъ какъ при этомъ условіи интеллигенція городовъ будетъ обладать силой и не можетъ встрѣтить препятствій со стороны всегда отстающаго земледѣльческаго населенія (въ своемъ стремленіи къ прогрессу, очевидно). Это положеніе, конечно, слѣдуетъ признать по меньшей мѣрѣ увлеченіемъ или недоразумѣніемъ. Тѣмъ не менѣе сочиненіе Wiss'a (помимо подчасъ совершенно непонятнаго языка) представляетъ сборникъ массы фактовъ, указывающихъ, если не прямое вліяніе желѣзныхъ дорогъ и каналовъ (послѣднимъ Wiss придаетъ, кажется слишкомъ большое значеніе), то по крайней мѣрѣ совпаденіе роста городовъ съ улучшеніемъ путей сообщенія, — фактъ, который, конечно, нельзя объяснить одной случайностью. Дѣйствительно, исторія роста американскихъ городовъ можетъ служить подтвержденіемъ положенія, что города могутъ возрастать только при пособіи улучшенныхъ путей сообщенія и, конечно, Wiss правъ, говоря, что безъ желѣзныхъ дорогъ возникновеніе и развитіе такихъ городовъ, какъ Чикаго, въ теченіи жизни одного поколѣнія не было-бы возможно. Но констатируемый изслѣдованіемъ Wiss'a фактъ вліянія путей сообщенія на ростъ и возникновеніе городовъ не составляетъ особенности американской жизни и подтверждается, можно сказать, всей исторіей человѣчества. Достаточно напомнить, что всѣ выдвигавшіеся и получавшіе значеніе въ исторіи народовъ до изобрѣтенія желѣзныхъ дорогъ города (какъ мы упоминали въ другомъ мѣстѣ¹⁾) были приморскіе или лежавшіе, по крайней мѣрѣ, при большихъ судоходныхъ рѣкахъ, недалеко отъ моря.

§ 6. Оставляя въ сторонѣ сочиненіе Wiss'a воспользуемся лучше изслѣдованіемъ, произведеннымъ офиціальнымъ (германскимъ) статистическимъ бюро, именно съ цѣлью показать вліяніе желѣзныхъ дорогъ на развитіе городовъ. Нужно сказать, однако, что въ вопросѣ о вліяніи путей сообщенія на города нужно различать два вопроса, — сообразно размѣру самыхъ городовъ. Относительно того, что улучшеніе путей сообщенія содѣйствуетъ росту большихъ городовъ, кажется, не существуетъ сомнѣнія: фактъ этотъ давно замѣченъ и признанъ. Не то относительно малыхъ

¹⁾ См теорію ренты.

городовъ: здѣсь часто высказывается мнѣніе, что желѣзныя дороги повредили ихъ развитію, или иначе, что крупныя городскіе центры убили мелкіе мѣстные центры. Въ указанномъ выше официальномъ нѣмецкомъ изслѣдованіи¹⁾ всѣ города распределены на четыре группы: къ 1-ой отнесены большіе города, съ населеніемъ свыше 100 тыс. по переписи 1 Декабря 1880 года, ко второй—средніе города, съ населеніемъ въ тотъ же періодъ 20—100 тыс., къ 3-ей съ населеніемъ въ 5—20 тыс. и къ 4-й съ — 2000—5000 населенія. Каждая изъ этихъ группъ затѣмъ раздѣлена на 2 подгруппы—имѣвшихъ желѣзную дорогу или неимѣвшихъ ея и приростъ населенія разсматривается по группамъ и подгруппамъ за періодъ отъ 1867 до 1880 г., въ теченіи котораго было 4 переписи. — (Такъ какъ большіе города (1-я группа) уже всѣ имѣли желѣзныя дороги въ 1867, то мы и не вводимъ ихъ въ таблицу I). Процентныя отношенія числа и населенія городовъ, имѣвшихъ и не имѣвшихъ желѣзныхъ дорогъ по періодамъ показываетъ слѣдующая таблица, (см. стр. 337).

Хотя взятый періодъ слишкомъ коротокъ и при томъ же на него падаетъ такое крупное политическое событіе, какъ большая война, тѣмъ не менѣе уже данныя изслѣдованія позволяютъ сдѣлать нѣсколько важныхъ выводовъ. Во первыхъ, изъ не помѣщенныхъ въ этой таблицѣ свѣдѣній, мы видимъ весьма значительное возрастаніе городовъ, связанныхъ желѣзными дорогами и концентрированіе въ нихъ все большаго и большаго процента всего городского населенія: въ 1867 г. — 33,6% всего числа городовъ принадлежали желѣзно-дорожной сѣти и вмѣщали 61,8% городского населенія, а въ 1880 году уже 57% всѣхъ городовъ имѣли желѣзную дорогу и въ нихъ было 79,4% городского населенія Германіи. Во вторыхъ, таблица показываетъ, что процентъ числа городовъ каждой группы, входящихъ въ сѣть, возрастаетъ быстрѣе, чѣмъ процентъ числа жителей этихъ городовъ; этотъ фактъ является слѣдствіемъ двухъ причинъ: съ одной стороны—къ сѣти примыкали все болѣе и болѣе мелкіе города группы, а съ другой —

¹⁾ Zur Eisenbahn und Bevölkerungs Statistik der deutschen Städte für die Periode 1867 bis 1880. Bearbeitet vom Kaiserlichen Statistischen Amt. Berlin 1884.

ТАБЛИЦА I.

Годъ переписи			съ желѣзными дорогами и безъ желѣзныхъ дорогъ		2-я группа (20 до 100 тыс. жителей) процентъ числа населенія городовъ		3-я группа (5 до 20 тысячъ жителей) процентъ числа населенія городовъ		4-я группа (2—5 тысячъ жителей) процентъ числа населенія городовъ	
1867	{	съ	{	желѣзными дорогами	93,1	96,4	53	61,3	23,7	25,2
		безъ		желѣзныхъ дорогъ	6,9	3,6	47	38,7	76,3	74,8
1871	{	съ	{	„ „	97,1	98,3	61,8	68,9	30,3	32,2
		безъ		„ „	2,9	1,7	38,2	31,1	69,7	67,8
1875	{	съ	{	„ „	99,0	99,3	71,3	77,0	39,1	41,4
		безъ		„ „	1,0	0,7	28,7	23,0	60,9	58,6
1880	{	съ	{	„ „	100	100	79,4	83,0	47,2	49,9
		безъ		„ „	—	—	20,6	17,0	52,8	50,1

рость городовъ, ранѣе соединенныхъ желѣзными дорогами идетъ быстрѣе, чѣмъ ростъ не соединенныхъ. Последнее подтверждается слѣдующими данными.

Таблица II.

Приростъ населенія въ періодъ 1867—1880 г.г.				
въ ‰ населенія 1867 г.				
всего городского населенія	I группы городовъ	II группы городовъ	III группы сельского насел.	IV группы сельского насел.
29,1	44,65	38,5	29,69	15,58 — 3,56
Ежегодно въ ‰-хъ средняго населенія 1867—80 г.				
I группа	II группа	III группа	IV группа	
2,91	2,46	1,99	1,11	

Изъ этихъ данныхъ обнаруживается, что приростъ населенія въ большихъ городахъ (1-я группа) наивысшій, и что затѣмъ онъ уменьшается постепенно съ переходомъ къ низшимъ группамъ. Чтобы обнаружить собственно вліяніе желѣзныхъ дорогъ, составители сборника раздѣляютъ каждую группу городовъ на 5 подгруппъ, по времени присоединенія ихъ къ желѣзнодорожной сѣти: 1-я до 1867 г., 2-я въ 1867—71, 3-я 1871—75, 4-я 1875 до 80 и наконецъ 5-я оставшихся еще и въ 1880 году безъ желѣзныхъ дорогъ. Города послѣдней подгруппы (не имѣющіе еще въ 1880 году желѣзныхъ дорогъ) существуютъ только въ послѣднихъ 2-хъ группахъ (до 5000 и до 20000 населенія). Сопоставляя приростъ населенія въ городахъ, не имѣющихъ желѣзныхъ дорогъ съ имѣющими таковыя, составитель сборника приходитъ къ выводу, что среди группы малыхъ городовъ (5—20000 населенія) проявляется странное отступленіе. Оказывается именно, что въ этой группѣ города, не имѣвшіе еще и въ 1880 году желѣзныхъ дорогъ, обнаруживаютъ значительно бѣльшій ежегодный приростъ, чѣмъ имѣющіе желѣзную дорогу (2,88‰ противъ 1,99 для всей группы). Авторъ заключаетъ, что хотя этотъ фактъ и не можетъ служить свидѣтельствомъ, что желѣзныя дороги вредно дѣйствуютъ на развитіе малыхъ городовъ, но и нельзя признать это вліяніе благотѣльнымъ. Впрочемъ, для правильнаго вывода, по мнѣнію составителя, „слѣдуетъ рассмотреть одни и тѣ же горо-

да и изслѣдовать, — показываютъ-ли они, по соединеніи ихъ съ желѣзными дорогами, большой приростъ, чѣмъ до этого соединенія.“ Взявъ для этой цѣли тѣ города указанной группы, которые соединены съ желѣзно-дорожною сѣтью въ періодъ 1871—5 годовъ, авторъ находитъ, что годичный приростъ населенія по періодамъ выразится: въ 1867/71 — 1,65%, въ 1871—75 — 2,47, въ 1875—80 — 1,85%. Увеличеніе въ періодъ 1871—75, — т. е. во время самой постройки дороги, объясняется временнымъ наплывомъ рабочихъ, занятыхъ постройкой; увеличеніе же въ последнемъ періодѣ сравнительно съ первымъ составители признаютъ слишкомъ незначительнымъ и потому заключаютъ, что „желѣзныя дороги *не были* существеннымъ средствомъ для увеличенія населенія малыхъ городовъ.“ Этотъ выводъ — кажется намъ, не совсѣмъ основательный. Во первыхъ, если сравненіе прироста населенія до и послѣ проведенія желѣзной дороги показываетъ увеличеніе средняго процента возрастанія населенія съ 1,65% до 1,85%, то это увеличеніе не на столько маловажно, чтобы можно было игнорировать его, такъ какъ вычисленіе показываетъ, что при первомъ процентѣ населеніе удвоится въ 44 года, при второмъ въ 36 лѣтъ, т. е. на 18,2% скорѣе. Во вторыхъ, при сравненіи городовъ, имѣвшихъ желѣзныя дороги, съ неимѣвшими таковыхъ, — слѣдуетъ обратить вниманіе на то, что въ числѣ городовъ III группы особенно низкій процентъ прироста имѣютъ тѣ, которые были соединены желѣзными дорогами только въ періодъ 1875—80 годовъ. Въ виду поздняго открытія здѣсь желѣзнодорожнаго сообщенія, — которое могло не успѣть еще обнаружить вполне свое вліяніе, — было-бы правильнѣе эти города причислить къ неимѣвшимъ желѣзныхъ дорогъ въ 1880 году. Сдѣлавъ такое причисленіе получаемъ для этой послѣдней группы процентъ прироста 2,46 (вмѣсто вычисленныхъ составителемъ 2,89), а этотъ процентъ уже далеко менѣе отличается отъ средняго процента для всей группы (1,99) и встрѣчается по періодамъ, въ другихъ подотдѣлахъ группы.

Въ третьихъ, въ силу простого ариметическаго закона, приростъ выражается тѣмъ большимъ процентомъ, чѣмъ меньше число, принимаемое за 100. Это значитъ: чѣмъ меньше были города въ началѣ даннаго періода, тѣмъ скорѣе можетъ въ нихъ об-

наружиться значительный процентъ прироста, ибо для этого достаточно вселенія незначительнаго числа лицъ. И что же мы видимъ? Именно города, лишенные желѣзнодорожнаго сообщенія, имѣютъ наименьшую въ данной группѣ величину въ 1867 году, (среднимъ числомъ 4982 жителей) и отличаются въ этомъ отношеніи рѣзко даже отъ непосредственно примыкающимъ къ нимъ по величинѣ городамъ вошедшимъ въ желѣзно-дорожную сѣть въ 1875—80 годахъ, такъ какъ послѣдніе были на цѣлыхъ 20% многочисленнѣе (въ 1867 г.). Тѣмъ менѣе сравнимы эти городки съ городами той-же группы, имѣвшими желѣзныя дороги еще до 1867 году и считавшими въ среднемъ 7886 жителей каждый, т. е. почти на 60% болѣе первыхъ. Вліяніе величины первоначальнаго населенія обнаруживается и въ другихъ группахъ; такъ для среднихъ городовъ (съ населеніемъ 20—100 тыс.) изъ данныхъ нашего источника получаемъ:

Получили желѣзную дорогу	Число городовъ	Жителей въ срѣдн. на 1 городъ въ 1867 г.	Приростъ населенія въ % средняго за періодъ			
			1867 по 1871	1871 по 1875	1875 по 1880	1867 по 1880
до 1867	95	29610	2,26	2,87	2,17	2,40
въ 1867—71	4	16794	2,25	3,53	2,90	2,86
„ 1871—75	2	12102	9,90	6,49	1,23	5,34
„ 1875—80	1	14999	6,55	6,98	3,29	5,24
Всего	102	—	2,36	2,95	2,19	2,46

Здѣсь по мѣрѣ увеличенія цифры средняго населенія данной группы въ періодъ, съ котораго начался счетъ, замѣчается правильная убыль прироста. Эти же цифры показываютъ, что средний приростъ по группамъ величина до нѣкоторой степени случайная: въ данномъ случаѣ эта средняя стоитъ наиболѣе близко къ приросту городовъ наибольшаго размѣра, ибо число остальныхъ, на столько незначительно, что величина прироста ихъ имѣетъ ничтожное значеніе для вывода средней.

Чтобы кончить съ этимъ вопросомъ, замѣтимъ только еще,

что указаніе составителя статистическаго сборника объ отсутствіи воздѣйствія желѣзныхъ дорогъ на увеличеніе прироста населенія не оправдывается и цифрами, относящимися къ послѣдней группѣ городковъ (2000—5000 жит.), особенно если исключить изъ счета города, только что вступившія въ желѣзнодорожное сообщеніе.

§ 7. Всѣ приведенныя разсужденія нѣмецкаго официальнаго статистика, — хотя и выраженыя крайне осторожно, — представляютъ по всей вѣроятности, ничто иное, какъ отраженіе мнѣнія, бывшаго когда-то довольно распространеннымъ, а именно, будто желѣзныя дороги, содѣйствуя росту большихъ городовъ, убиваютъ мелкіе городки. Объясненіе этому явленію видѣли въ томъ во 1-ыхъ, что расположенныя въ большихъ городахъ, фабрики производятъ продукты всякаго рода значительно дешевле маленькихъ провинціальныхъ фабрикъ, и тѣмъ болѣе — замѣняющихъ ихъ ремесленниковъ, вслѣдствіе большого размѣра производства, и происходящей отсюда многоразличной экономіи. Во вторыхъ, причину паденія маленькихъ городковъ хотѣли видѣть въ томъ, что удобство сношеній съ большими центрами ведетъ къ уменьшенію розничной торговли всякими товарами въ малыхъ городкахъ, такъ какъ многіе продукты добываются въ центральномъ городѣ лучше и разнообразнѣе и часто дешевле.¹⁾ Оба эти указанія, конечно, вѣрны, но вѣрны только отчасти. На это указывалъ еще довольно давно Audiganne. „Что желѣзныя дороги вредятъ небольшимъ городамъ лежащимъ на ихъ пути, — это, — говоритъ названный авторъ, явное заблужденіе.“ „Паръ и локомотивъ уничтожили непоправимо только значеніе большихъ дорогъ, по которымъ прежде двигались почтовые кареты, дилижансы и грузы. Мѣстечки, которыхъ единственнымъ источникомъ существованія былъ этотъ безпрерывный приливъ, подверглись неотвратимому удару; но это имѣло бы мѣсто и въ томъ случаѣ, если-бы, для сокращенія разстоянія или обхода какой нибудь крутизны, проложили почтовую дорогу въ иномъ направленіи, такъ чтобы она не проходила черезъ данный городъ.“ Слѣдовательно, результатъ, т. е. паденіе мѣстечка

¹⁾ Подобнаго рода указанія находимъ и у Тюнена (В. II, Абѣ. 2, р. 115). Эти указанія мы приведемъ ниже подробно.

не есть выраженіе спеціальнаго вліянія новаго пути, а только простое перемѣщеніе. „Несомнѣнно, въ началѣ можетъ случиться и дѣйствительно случается неизбежно въ новыхъ странахъ, въ областяхъ слабонаселенныхъ, что движеніе происходитъ только между крайними пунктами пути (желѣзн. дорогъ) Но подождите, и вы увидите, что движеніе мало по малу возникаетъ и на протяженіи линіи..., второстепенные центры возникнутъ тутъ и тамъ и сдѣлаются исходными пунктами болѣе или менѣе значительнаго транспорта. Въмѣсто одного, прежде весьма многочисленнаго мѣста, которое приходится въ упадокъ, окажется 20 или 100, погруженныхъ еще недавно въ оцѣпененіе, въ которыхъ теперь показываются плодотворные зародыши жизни“ (II, p. 365).

По поводу паденія торговли малыхъ городовъ тотъ же авторъ говоритъ: Истина заключается въ томъ, что, „съ одной стороны, метаморфозъ начался раньше желѣзныхъ дорогъ, съ другой — затрудненіе ограничивается розничной продажей, особенно для тѣхъ, кто упрямится, не желая принять во вниманіе совершившуюся перемѣну, отъ которой выигрываетъ, въ концѣ концовъ, вся масса покупателей.“

Къ сказанному Audiganne'емъ мы прибавимъ только, что нѣкоторое перемѣщеніе населенія и перемѣщеніе производствъ необходимо должно совершаться съ открытіемъ новыхъ путей. Весьма вѣроятно даже, что передвиженіе будетъ характеризоваться, на первыхъ порахъ, переселеніемъ изъ маленькихъ городковъ и мѣстечекъ въ болѣе крупные, уже развившіеся или особенно сильно начинающіе развиваться, подъ вліяніемъ улучшенныхъ путей сообщенія, центры. Объясняется это стремленіе къ переселенію указаннымъ выше обстоятельствомъ, — именно, что, — особенно въ первое время, — тарифы желѣзныхъ дорогъ и весь ходъ развитія необыкновенно благопріятствуютъ фабричнымъ предпріятіямъ и, разумѣется, чѣмъ обширнѣе было уже такого рода предпріятіе, чѣмъ оно — въ силу своихъ размѣровъ — производило дешевле, тѣмъ шире дѣлается районъ сбыта его товаровъ и тѣмъ легче оно конкурируетъ съ менѣе обширными провинціальными предпріятіями того же рода или — еще болѣе — съ ремесленниками, полагая, разумѣется, что эти мелкія предпріятія не имѣютъ какихъ — либо осо-

быхъ преимуществъ. Возникающія отсюда необыкновенныя выгоды для фабриканта побуждаютъ его расширять свое предпріятіе, слѣдовательно и увеличивать запросъ на рабочую силу, даже повышая вознагражденіе ея (силы), тогда какъ — обратно — провинціальный ремесленникъ вынужденъ тѣмъ же успѣхомъ крупнаго фабриканта превратиться изъ ремесленника въ фабричнаго рабочаго, а мелкій провинціальный фабрикантъ — сократить свое производство и отпустить часть рабочихъ. Этотъ процессъ совершается, при томъ, не въ однихъ только городахъ, непосредственно примкнувшихъ къ сѣти, какъ это видно изъ данныхъ цитированнаго выше нѣмецкаго источника. Такъ, мы насчитали 457 городовъ, населеніе которыхъ показало убыль въ періодъ 1867—71 годовъ и изъ этого числа 163 или 35,7⁰/₀ не вошли еще въ это время въ желѣзно-дорожную сѣть. Если же исключить при этомъ города тѣхъ провинцій, гдѣ выселеніе происходило въ значительной мѣрѣ подъ вліяніемъ политическихъ причинъ (Шлезвига и Эльзась-Лотарингіи), то окажется, что процентъ городовъ съ убылью населенія, не имѣвшихъ желѣзной дороги, повышается до 37,8⁰/₀. Къ этому слѣдуетъ прибавить, что значительное число (28) этихъ городовъ получили желѣзную дорогу въ теченіи означеннаго періода, большей частью въ концѣ его, — такъ что убыль здѣсь населенія не можетъ быть объяснена дѣйствіемъ желѣзной дороги и ихъ вѣрнѣе причислить къ неимѣвшимъ дороги, число которыхъ составитъ тогда 44,9⁰/₀ всѣхъ городовъ, показывающихъ убыль населенія ¹⁾. Все это показываетъ, что въ этомъ уменьшеніи населенія малыхъ городовъ (повторяемъ — уменьшеніи временномъ) нельзя видѣть дѣйствія

¹⁾ Нужно, впрочемъ имѣть въ виду, что то, что нашъ источникъ причисляетъ къ городамъ, вѣроятно, далеко не всегда носитъ характеръ городского поселенія, т. е. такого, жители котораго занимались бы не земледѣліемъ, а иными промыслами. Это видно изъ обозначенія этихъ мѣстечекъ такими названіями (*landesübliche Bezeichnung ihrer Qualität*), какъ: Bauerschaft, Dorf, Dorfschaft, Flecken, Kirchdorf, Landgemeinde и друг. подобныя. Мѣстечекъ съ такими названіями мы насчитали въ числѣ тѣхъ, населеніе которыхъ въ періодъ 1867—71 показываетъ убыль, всего 85, т. е. 18,6⁰/₀ всего числа. Поскольку населеніе этихъ мѣстечекъ носитъ земледѣльческій характеръ, объясненіе его выселенія въ города зависитъ еще отъ другихъ причинъ, кромѣ приводимыхъ въ текстѣ. Эти послѣднія будутъ указаны ниже.

однихъ желѣзныхъ дорогъ, хотя, — по скольку результатъ зависитъ отъ общаго хода развитія экономическихъ отношеній и по скольку, въ свою очередь, развитіе экономическихъ отношеній зависитъ отъ улучшенія путей сообщенія — явленіе это, конечно, находится въ связи съ развитіемъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 8. Изъ сказаннаго уже мы имѣли-бы право заключить, что цифры нѣмецкой статистики отнюдь не противорѣчатъ положенію, что желѣзныя дороги содѣйствуютъ развитію городовъ. Этотъ фактъ, однако, имѣетъ значеніе для насъ только по столько, по скольку онъ служитъ выраженіемъ развитія промышленности. Но развитіе промышленности можетъ выражаться не только увеличеніемъ населенія существующихъ уже, болѣе или менѣе значительныхъ городовъ, а также и увеличеніемъ числа городскихъ поселеній. Последнее явленіе имѣетъ не меньшее значеніе, чѣмъ первое такъ какъ оно знаменуетъ собою ничто иное, какъ *разсыпаніе*, — если можно такъ выразиться, — *промышленности*, т. е. размѣщеніе ея все въ болѣе и болѣе числѣ мѣстъ. Это явленіе отчасти иллюстрируется приведенными выше данными объ увеличеніи числа среднихъ городовъ во Франціи. Подобнымъ-же образомъ относительно Германіи имѣемъ указаніе, что „перепись 1871 г. показала, что въ теченіе желѣзнодорожной эры на Рейнѣ, въ Вестфалии, возникло множество городовъ съ 20 — 50 тыс. жителей.“ (Чупровъ I, р. 53). Точно также цитированный выше источникъ показываетъ значительное увеличеніе числа небольшихъ городовъ въ Германіи въ періодъ 1867 по 1880 годъ. Оказывается именно, что число городовъ съ населеніемъ 5 — 20 тыс. возрасло за это время на 128 или ровно на 20% общаго числа и въ 1880 году (641); рядомъ съ этимъ, изъ этой группы перешли въ высшую (имѣющихъ свыше 20 тыс. жителей) — 43 города. То обстоятельство, что число этихъ малыхъ городковъ (отъ 5 до 20 тыс. жит.) почти въ точности совпадаетъ съ числомъ городковъ, не имѣвшихъ еще въ 1880 году жел. дороги (132), — относительно которыхъ, какъ было указано, нѣмецкіе статистики пришли къ выводу, что они растутъ несравненно быстрѣ городовъ той-же величины, стоящихъ при желѣзныхъ дорогахъ, — наводитъ на мысль: не имѣемъ ли мы и здѣсь дѣло съ городами, стоящими внѣ желѣзнодорожной

сѣти. Такое сопоставленіе представляется тѣмъ болѣе соблазнительнымъ, что, какъ оказывается, наши вновь вошедшіе въ группу III (съ населеніемъ 5—20 тыс.) изъ группы IV (съ населеніемъ 2—5 тыс.) городки, даютъ необыкновенно большой приростъ населенія, подобно тѣмъ изъ городовъ III группы, которые къ 1880 году не имѣли еще желѣзнодорожнаго сообщенія и даже нѣсколько выше, именно — 3,14% въ годъ противъ 2,89% для послѣднихъ, по отношенію къ среднему населенію данного періода. Слѣдовательно, эти маленькіе городки возрастали даже значительно быстрѣе наибольшихъ городовъ, для которыхъ процентъ прироста равенъ 2,91. Разсматривая поименный списокъ городовъ, находимъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, что наши 128 городовъ совсѣмъ не тождественны съ 132 городами, не имѣвшими въ 1880 году желѣзнодорожнаго сообщенія. Напротивъ, по времени соединенія ихъ съ желѣзными дорогами они располагаются слѣдующимъ образомъ:

въ 40-хъ годахъ и ранѣе	въ 50-хъ,	въ 60-хъ,	въ 70 хъ,	послѣ 80-аго
33	21	29	40	5

Этотъ результатъ еще разъ показываетъ, на сколько нужно быть осторожнымъ въ выводахъ изъ статистическихъ цифръ и на сколько вышеприведенный выводъ нѣмецкихъ статистиковъ о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на ростъ населенія небольшихъ городовъ слабо обоснованъ и мало подтверждается собранными ими-же цифрами. Основываясь на приведенныхъ только что данныхъ, мы могли бы, именно, съ неменьшимъ правомъ чѣмъ эти статистики, утверждать, что именно на ростъ населенія IV группы городковъ желѣзные дороги оказали особенно сильное вліяніе, такъ какъ приростъ населенія во взятыхъ нами городахъ превосходитъ приростъ всѣхъ остальныхъ группъ. И этотъ выводъ былъ-бы правильнѣе вывода нѣмецкаго статистика еще и потому, что, какъ мы указали, въ его выводѣ весьма значительную роль играла разница абсолютной величины сравниваемыхъ городовъ. Если-же мы будемъ сравнивать между собою 123 города IV группы, состоявшіе въ 1880 году въ желѣзнодорожной сѣти, съ тѣми 132 городами III группы, которые не состояли еще въ сѣти къ этому времени, то найдемъ, что средняя цифра населенія каждаго изъ первыхъ (123) городовъ была въ

1867 году — 4219 (а приростъ населенія, какъ сказано, 3,14⁰/₀ въ годъ); для вторыхъ (132 городовъ) 4892 жителя (и приростъ населенія 2,89⁰/₀). Значитъ, здѣсь нѣтъ существенной разницы въ величинѣ городовъ, и потому эта величина не могла имѣть значительнаго вліянія на увеличеніе процента прироста. Но, сверхъ того, свыше 25⁰/₀ нашихъ городковъ имѣли желѣзную дорогу уже въ сороковыхъ годахъ, а потому мы должны признать, что кромѣ желѣзной дороги должны быть на лицо еще иныя вліянія, чтобы могъ происходить значительный приростъ городского населенія: пока эти неизвѣстныя (или, по крайней мѣрѣ, не указываемыя нашей статистикой) вліянія отсутствовали, наши городки, — не смотря на существованіе желѣзнодорожнаго пути, — все-же развивались слабо и только въ послѣдніе двадцать лѣтъ, подъ вліяніемъ измѣнившихся обстоятельствъ, начинаютъ быстро расти.

Но еще большее значеніе въ смыслѣ доказательства вліянія желѣзныхъ дорогъ на ростъ городовъ имѣетъ слѣдующая поправка въ расчетѣ нѣмецкаго статистика. Мы уже упоминали, что въ приведенныхъ выводахъ не выдѣлены города, перешедшіе въ тотъ или другой періодъ изъ одной группы въ другую; вслѣдствіе этого необходимо долженъ былъ получиться, — и дѣйствительно получился, — тотъ выводъ, что, по мѣрѣ измельчанія городовъ, процентъ прироста населенія ихъ понижается. Такой результатъ есть, однако, простое слѣдствіе того, что наиболѣе быстро развивавшіеся города низшихъ группъ успѣли въ это время перейти въ высшую группу. Дѣйствительно, мы сейчасъ показали, что города IV группы, перешедшіе въ теченіе разсматриваемаго періода въ III группу, имѣли годовой приростъ населенія въ 3,14⁰/₀ средняго населенія, тогда какъ для оставшихся въ IV группѣ городовъ онъ вычисленъ нѣмецкимъ статистикомъ въ 1,11⁰/₀, т. е. почти въ три раза меньше. Подобный-же результатъ получается и относительно третьей группы; здѣсь, для болѣе наглядности, мы возьмемъ только города, имѣвшіе желѣзныя дороги къ 1880 году; если мы затѣмъ причислимъ къ этимъ городамъ тѣ 43 города, которые въ теченіе 1867—80 годовъ успѣли перейти во II группу и, съ другой стороны, отчислимъ вновь присоединенные изъ IV группы (123) города, то, такимъ образомъ, мы опредѣлимъ, очевидно, дѣйствительный при-

рость населенія тѣхъ городовъ, которые въ 1867 году входили въ III группу и обладали желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ. Сдѣлавъ указанія перечисленія, мы находимъ, что населеніе этихъ городовъ составляло въ 1867 году — 3196179 душъ, а въ 1880 г. — 4975666 душъ, т. е. прирость равенъ 1779487 д., или 43,55% среднего населенія періода, что даетъ 3,35% въ годъ. Эта цифра далеко превышаетъ не только вычисленную нѣмецкимъ статистикомъ какъ средній прирость для всей III группы (1,99%), но и ту величину прироста городковъ этой группы, лишенныхъ желѣзныхъ дорогъ (2,89), которая дала поводъ нѣмецкому статистику заключить о бесполезности, по меньшей мѣрѣ, желѣзнодорожнаго сообщенія для развитія малыхъ городовъ. Мы думаемъ, что приѣмъ сравненія, употребленный нами, правильнѣе приѣма, употребленнаго нѣмецкимъ статистикомъ и потому считаемъ себя вправѣ сдѣлать выводъ, что и цифры нѣмецкой статистики подтверждаютъ съ одной стороны, что желѣзные дороги содѣйствуютъ росту городовъ вообще, — съ другой, что этотъ ростъ выражается не столько въ концентраціи населенія въ большихъ городахъ, сколько въ увеличеніи самого числа городовъ. Принимая во вниманіе, что города представляютъ мѣста концентраціи промышленнаго населенія, мы заключаемъ, что желѣзные дороги вызываютъ разсѣяніе промышленности, размѣщеніе ея по большому числу мѣстъ. Последнее положеніе мы подтвердимъ еще ниже.

Этотъ выводъ не вполне новъ, такъ какъ еще у de Foville'я (р. 379) находимъ указаніе, что „эпоху основанія желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ признать исключительно благопріятной для развитія столицы“, т. е. Парижа. Тотъ-же авторъ указываетъ, ссылаясь на Dupant ¹⁾, что если сопоставить прирость важнѣйшихъ европейскихъ городовъ ²⁾, то окажется, что наибольшіе города, Лондонъ и Парижъ, даютъ отнюдь не наивысшій прирость и что, наоборотъ, такой прирость даютъ такіе — все же второстепенные города, какъ Одесса, Бреславль, Штуттгартъ; Лондонъ же занимаетъ 17-е, а Па-

¹⁾ Ресерватъ Dupant'а былъ читанъ на международномъ медицинскомъ конгрессѣ въ Женевѣ въ сентябрѣ 1877 года.

²⁾ Къ сожалѣнію, de Foville не указываетъ періода, къ которому относятся приводимыя цифры.

рижъ даже только 26-е мѣсто среди 31 города, для которыхъ приведены данныя. De Foville не связываетъ, однако, этого факта съ ростомъ и распредѣленіемъ промышленности и довольствуется тѣмъ, что объясняетъ ростъ городовъ вообще на счетъ деревень, частью измѣненіемъ характера земледѣлія (большимъ распространеніемъ скотоводства), а, главнымъ образомъ, облегченіемъ переѣзда и улучшеніемъ сношеній, въ смыслѣ возможности знать, гдѣ требуется рабочая сила.

Намъ кажется, что и тотъ выводъ, — что „городское населеніе все болѣе концентрируется въ крупныхъ центрахъ“, — основанъ отчасти, по крайней мѣрѣ, на неправильномъ приѣмѣ сравненія, главнымъ образомъ на игнорированіи числа этихъ центровъ. Такъ, относительно нѣмецкихъ городовъ упомянутый источникъ указываетъ, что большіе города (имѣвшіе свыше 100 тыс. жителей каждый) вмѣщали въ 1867 году 15,4%, въ 1871 г. — 16,2%, въ 1875 г. — 16,9 и въ 1880 году — 17,4% всего городского населенія соотвѣтствующаго года. Подобное явленіе можно констатировать и относительно и другихъ странъ и съ нимъ связываютъ обыкновенно и *концентрацію промышленности*, приписывая послѣднюю также вліянію желѣзныхъ дорогъ.

Попробуемъ, однако, сдѣлать сопоставленіе нѣсколько иначе, чѣмъ это дѣлается обыкновенно. Возьмемъ, во первыхъ, болѣе длинный періодъ времени, и, во вторыхъ, противопоставимъ одинъ или небольшое число несомнѣнно первенствующихъ городовъ по цифрѣ населенія другимъ значительнымъ городамъ ¹⁾. Въ Англіи такимъ первенствующимъ центромъ является Лондонъ; въ 1831 г. — годъ, который можно считать началомъ желѣзнодорожной эры въ Англіи, — находимъ здѣсь 2362 тыс. жителей; въ это время имѣлось только еще 7 городовъ съ населеніемъ за 100 тыс. каждый, и изъ нихъ Манчестеръ имѣлъ 401 тыс., а Ливерпуль — 376 тыс., о другихъ-же 5 нѣтъ данныхъ. Мы, однако, не уменьшимъ, вѣроятно, а скорѣе увеличимъ цифру ихъ населенія, предположивъ,

¹⁾ Цифры заимствованы для Англіи и Америки у Кольба: *Statistik der Neuzeit* p. 423, ff. для Франціи у de Foville: *France économique*. 1887 г. и для Германіи изъ указаннаго ранѣе источника.

что она не превосходила населенія Манчестера съ Ливерпулемъ вмѣстѣ (полагая, слѣдовательно, болѣе 140 тыс. на каждый городъ). Тогда всѣ большіе города, за исключеніемъ Лондона заключали 1554 тыс. жителей и слѣдовательно населеніе Лондона составляло 60% населенія большихъ городовъ. Хотя послѣ того населеніе Лондона растетъ очень быстро и достигаетъ къ 1881 году 3842 тыс., но, такъ какъ въ то же время число большихъ городовъ увеличивается до 20, а сумма населенія ихъ, по поименному списку, приведенному Кольбомъ, доходить до 4228 т., то, слѣдовательно, населеніе Лондона составляетъ нынѣ уже только 47,8% населенія большихъ городовъ Англіи.

Подобныя же отношенія находимъ въ Америкѣ (Соединенные Штаты). Какъ было указано, здѣсь ранѣе другихъ выдвигаются два города: Нью-Йоркъ и Филадельфія, въ которыхъ вмѣстѣ насчитывалось въ 1850 году 908 тыс. жителей; кромѣ этихъ городовъ въ то время насчитывалось только еще четыре съ населеніемъ свыше 100 тыс. и именно Балтимора, Бостонъ, Цинцинатти и Нью-Орлеанъ, въ которыхъ въ общей сложности считалось 536,5 тыс. населенія. И здѣсь, слѣдовательно, два наибольшіхъ промышленныхъ центра заключали тогда болѣе 62% населенія большихъ городовъ. Въ 1880 году Нью-Йоркъ и Филадельфія заключали уже 2052 тыс. населенія, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, число всѣхъ большихъ городовъ доходить до 20 и остальные 18 вмѣщаютъ уже 4153,8 тыс.; слѣдовательно, населеніе двухъ наибольшіхъ центровъ составляетъ нынѣ только уже 33% населенія большихъ городовъ, т. е. относительное значеніе ихъ, можно сказать, понизилось вдвое. Здѣсь явленіе разбѣянія промышленной власти центральныхъ пунктовъ выражается, слѣдовательно, несравненно рѣзче, чѣмъ въ Англіи, въ которой, въ свою очередь, — не смотря на то, что Англія считается классической представительницей крупной промышленности, концентрирующей, по возможности, въ одномъ, наиболѣе крупномъ центрѣ, — это явленіе, все же, выражается наиболѣе ясно, по крайней на сколько позволяютъ намъ судить имѣющіеся въ нашемъ распоряженіи матеріалы по статистикѣ городовъ Европы.

Въ упомянутомъ выше источникѣ относительно нѣмецкихъ городовъ допущена, — какъ указано выше, — большая неточность: во

всѣ періоды показана численность населенія всѣхъ городовъ, которые ко времени переписи 1880 года подошли по числу жителей къ данной группѣ; благодаря этому, дѣлается невозможнымъ опредѣлить, на сколько приростъ населенія группы происходитъ отъ причисленія къ ней въ данномъ періодѣ новыхъ городовъ. Потому, чтобы вывести то уменьшеніе преобладанія крупныхъ центровъ, которое мы констатировали относительно Англіи и Америки, нужно прежде исправить указанную неточность. По списку городовъ находимъ, что изъ 14 теперешнихъ городовъ Германіи (имѣвшихъ въ 1880 г. болѣе 109 тыс. жителей каждый) не были таковыми, т. е. не имѣли еще въ 1867 г. 100 тыс. жителей, шесть, именно: Страсбургъ, Бременъ, Штутгартъ, Лейпцигъ, Ганноверъ и Данцигъ, — въ которыхъ въ общей сложности насчитывалось 489007 жителей. Значитъ, всѣ большіе города заключали въ 1867 году 1742988 жителей, и въ томъ числѣ одинъ Берлинъ 702437 или 40,3%. Въ 1880 году отношенія были: Берлинъ заключалъ 1122330 жителей, а всѣ большіе города 3273144, т. е. Берлинъ заключаетъ уже только 34,3% всего населенія большихъ городовъ.

Для Франціи ходъ этихъ измѣненій не такъ ясенъ и на первый взглядъ, кажется, что здѣсь и до сихъ поръ происходитъ концентрація населенія въ самыхъ большихъ городахъ въ ущербъ меньшимъ. Но, разсматривая вопросъ ближе, приходимъ къ тому же выводу. Вотъ какія данныя находятся у de Foville'я ¹⁾. Населеніе

	въ 1851 г.		въ 1876 г.		въ 1886 году	
	тыс.	%	тыс.	%	тыс.	%
Парижъ	1053	39,5	1946	43,76	2261	42,57
Города, имѣвшіе не						
менѣе 100 тыс.	933	35	1525	34,29	1819	34,25
Города, имѣвшіе не						
менѣе 50 тыс.	680	25,5	976	21,95	1231	23,18
Всего	2666	100	4447	100	5311	100

¹⁾ France économique, 1887 г. р. 17—19. Цифры за 1876 г. взяты изъ сочиненія того-же автора: La transformation des moyens de transport p. 382,

городовъ, имѣвшихъ не менѣе 50 тыс. жителей въ 1886 году представлялось по группамъ слѣдующимъ образомъ: (См. таблицу на предъид. стр.)

Такимъ образомъ, въ періодъ 1851—76 Парижъ растетъ быстрѣе болѣе мелкихъ городовъ, но въ послѣднее десятилѣтіе ростъ его, хотя все еще очень значительный, ослабѣваетъ, сравнительно съ остальными городами, изъ которыхъ въ это время наиболѣе быстро возрастаетъ группа наименьшихъ (изъ взятыхъ) городовъ. Однако и здѣсь уменьшеніе преобладанія Парижа будетъ выражаться гораздо болѣе рѣзко, если мы произведемъ сравненіе подобно тому, какъ сдѣлали это для другихъ странъ, т. е., сравнимъ наибольшій центръ, Парижъ, по относительному значенію его съ группой наибольшихъ, слѣдующихъ за нимъ по величинѣ городовъ. При такомъ сравненіи оказывается, что въ 1851 году изъ числа теперешнихъ большихъ городовъ Франціи, — населеніе коихъ превышаетъ 100 тыс. — только 4 входили въ эту группу, остальные же 5 далеко не достигли еще такой населенности. Эти 4 большихъ города 1851 г. заключали населенія всего 603 тыс., или — нѣсколько менѣе 60% тогдашняго Парижа; въ 1876 году населеніе большихъ городовъ, которыхъ всего 8, составляетъ уже — 78,3% населенія Парижа въ этомъ году, 1886 г. эти города (число которыхъ достигло 9) имѣютъ населеніе, превышающее по численности 80% населенія Парижа.

§ 9. Всѣ эти факты убѣждаютъ насъ, что разсѣяніе промышленности дѣйствительно происходитъ. Вопросъ только въ томъ, зависитъ-ли это явленіе отъ вліянія желѣзныхъ дорогъ? Тотъ фактъ, что это разсѣяніе выражается наиболѣе ясно въ Англіи и Америкѣ, заставляетъ насъ заключать, что результатъ зависитъ главнымъ образомъ отъ вліянія путей сообщенія. По густотѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ, т. е. отношенію длины сѣти къ площади — Англія, а тѣмъ болѣе Америка не занимаютъ, правда, перваго мѣста ¹⁾ среди дру-

съ поправкой по раньше названному сочиненію (р. 19, note 1) для населенія Парижа, т. е. взявъ наличное населеніе (population présente) какъ здѣсь, такъ и въ 1886 году.

¹⁾ Англія (съ Ирландією), однако, занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ Европѣ, какъ по отношенію къ густотѣ сѣти (относительно пло-

гихъ государствъ, но въ данномъ случаѣ еще большее, можетъ быть, значеніе, чѣмъ густота сѣти, имѣетъ то, что называютъ желѣзнодорожной политикой. Извѣстно, что въ Англіи и Америкѣ правительство менѣе чѣмъ гдѣ-либо вмѣшивалось въ отношенія желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ, особенно что касается установленія тарифовъ ¹⁾. Благодаря этому и до сихъ поръ (не смотря на изданіе въ послѣдніе годы законоположеній, стремящихся ограничить произволъ желѣзнодорожныхъ управленій въ этомъ смыслѣ) въ этихъ двухъ странахъ наиболѣе развиты такъ называемые дифференціальныя и спеціальныя тарифы, часто даже въ своихъ наиболѣе крайнихъ, уродливыхъ формахъ, — въ видѣ произвольно назначаемыхъ по соглашенію съ каждымъ отдѣльнымъ отправителемъ ставокъ. Съ точки зрѣнія общественной нравственности подобныя уродливости, конечно, не могутъ и не должны быть терпимы; но все-же нужно сказать, что принятая американскими и англійскими желѣзными дорогами система тарификаціи — по цѣнности и введеніе дифференціальныя тарифовъ, — сослужили свою службу дѣлу разсѣянія промышленности. Дѣло въ томъ, что желѣзнодорожные дѣятели скоро усмотрѣли, что извѣстная тарифная система, развивая промышленность въ районѣ дороги, выгодна для самой дороги. Потому они совершенно сознательно стали стремиться развить производительность своего района. Такъ, въ комиссіи, назначенной англійскимъ парламентомъ, по поводу жалобъ различныхъ городовъ и частныхъ пред-

щади), такъ и по отношенію къ наличному населенію. Выше ея стоитъ въ первомъ отношеніи одна Бельгія, а во второмъ Швейцарія и Швеція, — вслѣдствіе рѣдкости ихъ населенія и преобладанія въ послѣдней узкоколейныхъ дорогъ (см. Sax въ Schönberg's Handbuch d. Polit. Oekon. I, p. 320). Американскія дороги не представляютъ густой сѣти, составляя около 28 килом. на 100 кв. килом., такъ что въ этомъ отношеніи Соединенные Штаты стоятъ ниже Бельгіи, Великобританіи, Швейцаріи, Германіи, Голландіи, Франціи, Австріи и Италіи, но выше всѣхъ остальныхъ европейскихъ государствъ. По отношенію къ населенію, обратно, густота американской сѣти очень значительна, составляя 43,4 килом., на 100 тыс. жителей, что весьма близко къ Нидерландамъ, гдѣ 48,6 килом. на 100 тыс. жит. Цифры для Америки вычислены, принимая площадь по Кольбу, безъ территорій, а сѣть желѣзныхъ дорогъ по Neumann'y: Uebers. d. Weltw. (1883).

¹⁾ Хотя, какъ мы видѣли, на первыхъ порахъ и другія государства мало вмѣшивались въ тарифное дѣло, но за то потомъ (а во Франціи почти съ самаго начала) вмѣшательство было весьма энергично.

принимателей на несправедливую установку железнодорожных тарифовъ, въ 1866 г., директора желѣзныхъ дорогъ прямо утверждали, что считаютъ своей задачей развивать сношенія во всѣхъ пунктахъ своей дороги. Мотивъ выставляется при этомъ, правда, чисто эгоистическій, — возможно большій доходъ дороги. Нельзя, однако, не признать, что и жалобы напр. Ливерпульскихъ торговцевъ исходили изъ того же источника, хотя они, повидимому, имѣли большое основаніе. Такъ, одинъ изъ показывавшихъ въ комиссіи говорить, что „несправедливость высокихъ тарифовъ для Ливерпуля вдвойнѣ велика, ибо они, на оборотъ, должны были-бы быть ниже, чѣмъ на другихъ линіяхъ: высокая интенсивность движенія на дорогахъ, ведущихъ къ Ливерпулю, особенно изъ Манчестера, дѣлаетъ возможнымъ и высоко-интенсивное использованіе основнаго капитала, вслѣдствіе чего, очевидно, стоимость провоза одного центнера на милю понижается и это должно-бы вызывать пониженіе ставокъ. Тѣмъ не менѣе, въ 1865 году за нѣкоторые товары еще платятся максимальные по акту 1826 года ставки, не смотря на то, что за 39 лѣтъ транспортъ болѣе чѣмъ учетверился.“ Какъ примѣры такихъ высокихъ ставокъ приводятся ставки на сахаръ и хлѣбъ. Такія высокія ставки держатся въ видахъ покровительства мелкимъ, конкурирующимъ съ Ливерпулемъ, портамъ, къ которымъ тѣ-же общества провели дороги и гдѣ они устроили порты и доки.

Таковы-же показанія передъ комиссіей, назначенной обѣими палатами парламента въ 1872 году. И здѣсь повторяются тѣ-же жалобы Ливерпульцевъ на высокія ставки; указывается, напр., что для лѣса изъ Ливерпуля въ 22 важные внутренніе пункта тарифъ составляетъ $2\frac{1}{2}$ пенса за тонномилю, тогда какъ изъ Гулля (Hull) въ тѣ-же пункты только $1\frac{5}{16}$, а изъ Hartlepool'я $1\frac{1}{16}$ пенса. Такъ точно, тарифъ на соль изъ Ливерпуля въ 8 важнѣйшихъ пунктовъ сбыта 2,04 пенса за тонномилю, а изъ Гринока (Greenock) въ тѣ же пункты только 0,85 пенса въ среднемъ. Какъ Ливерпульцы, такъ, въ свою очередь, и жители Гулля (Hull) жалуются, что желѣзныя дороги уничтожаютъ „естественныя преимущества ихъ географическаго положенія“. Достигается это тѣмъ, что всѣмъ портамъ восточнаго побережья, независимо отъ ихъ разстоянія отъ

даннаго пункта, дается одинаковый тарифъ. Вслѣдствіе этого напр. въ Hartlepool ввозъ лѣса въ короткій періодъ 1861—64 гг. поднялся съ 57 тыс. loads на 136 тыс. и „по крайней мѣрѣ $\frac{4}{5}$ гулльской лѣсной торговли отвлечено на Hartlepool“. (На повѣрку оказывается однако, что въ направленіи торговли виноваты, между прочимъ, и высокіе портовые расходы въ Гуллѣ, совершенно независимые на сей разъ отъ желѣзной дороги). Въ другихъ случаяхъ оказывалось, что пониженіе тарифа является слѣдствіемъ конкуренціи съ морскими фрахтами. На сколько вообще трудно примиримы всѣ предъявляемыя въ этомъ отношеніи къ желѣзнымъ дорогамъ требованія, ясно изъ слѣдующаго примѣра. Въ той же комиссіи одинъ фабрикантъ изъ Widnes'a (Lancashire) жалуется на низкій дифференціальный тарифъ на уголь, предназначенный къ вывозу, „который является настоящимъ налогомъ на туземнаго потребителя и фабриканта въ пользу иностраннаго. Уголь по низкому тарифу проѣзжаетъ передъ дверями моей фабрики, но я не могу его получить.“ Вслѣдъ за тѣмъ, однако, передъ комиссіей является для дачи показаній директоръ заинтересованной угольной компаніи и объясняетъ, что „эти дифференціальныя тарифы на экспортный уголь составляютъ единственное средство для конкуренціи Ланкаширскаго угля съ углемъ восточнаго берега въ заморскихъ странахъ.“ Гораздо интереснѣе отвѣты желѣзнодорожныхъ дѣятелей на выставленныя противъ нихъ обвиненія. Относительно низкихъ фрахтовъ изъ конкурирующихъ съ Ливерпулемъ портовъ, директоръ заинтересованной дороги говоритъ: „Низкіе тарифы въ пользу Fleetwood'a и въ ущербъ Ливерпулю, на которые жалуются, оправдываются тѣмъ, что Fleetwood новый портъ и оказалось, что безъ низкаго тарифа изъ Fleetwood'a во внутрь страны, суда не имѣютъ побужденія идти во Fleetwood“. На вопросъ о побужденіяхъ для желѣзной дороги привлечь суда въ этотъ портъ, слѣдуетъ отвѣтъ, что общество имѣетъ дорогу изъ него, что оно употребило деньги на портъ и потому, естественно, горячо желаетъ привлечь движеніе въ портъ. Дифференціальныя тарифы объясняются этимъ свидѣтелемъ большею частью или почти исключительно конкуренціей съ морскимъ фрахтомъ, но, сверхъ того, онъ объясняетъ: „нашъ принципъ (тарификаціи) имѣетъ послѣдствіемъ то,

что публика может покупать въ большемъ числѣ мѣстъ; тогда какъ при другомъ (помильномъ) тарифѣ публика должна была-бы ограничиться извѣстнымъ рынкомъ и вмѣстѣ съ тѣмъ производительный округъ явился бы обладателемъ извѣстнаго района, который представлялъ-бы для него какъ бы защищенную пошлиной область, которую онъ одинъ можетъ снабжать товаромъ и куда не можетъ проникнуть никто другой “ Жалобы Ливерпуля, будто уменьшеніе его сношеній съ Франціей есть слѣдствіе высокихъ тарифовъ желѣзныхъ дорогъ, тогда какъ сношенія другихъ портовъ значительно возрасли, — свидѣтель отвергаетъ указаніемъ, что причина просто въ томъ, что другіе порты, болѣе благопріятно расположенные для торговли съ Франціей соединены теперь желѣзными дорогами съ внутренними пунктами.

Директоръ другой дороги, указывая, въ своихъ отвѣтахъ, что болѣе благопріятны ставки для мелкихъ портовъ (напр. Gloucester) вызваны желаніемъ усилить сношенія этого порта, прямо говоритъ: „Я думаю, что это есть обязанность директоровъ желѣзныхъ дорогъ, развить въ возможно высокой степени источники благосостоянія (Hilfsquellen) своего дистрикта; это принципъ, который руководилъ мною. Если я вижу случай развить сношенія Gloucester'a, то я буду стараться сдѣлать это, пока тарифъ даетъ какой-нибудь барышъ, не взирая на наши тарифы изъ Ливерпуля въ Лондонъ, или какіе иные; единственный вопросъ былъ-бы, можетъ-ли доставить такой тарифъ барышъ. Я думаю, что дѣйствовать такъ обязанность директоровъ желѣзныхъ дорогъ, какъ по отношенію къ компаніи, такъ и по отношенію къ публикѣ, и, по моему убѣжденію, было-бы національнымъ бѣдствіемъ, если бы вся торговля страны сосредоточилась въ одной гавани, чего, конечно, господа ливерпульцы достигли бы, если-бы ихъ взгляды получили господство“ ¹⁾.

Мы не будемъ останавливаться пока на вопросѣ, хорошо или дурно поступали желѣзныя дороги, оказывая покровительство вновь возникающимъ городамъ передъ старыми, достигшими уже значи-

¹⁾ Cohn. Untersuchungen über d. englische Eisenbanpolitik. II, p. 404 — 430.

тельныхъ размѣровъ центрами. Мы констатируемъ здѣсь только фактъ, что они сознательно стремились уничтожить или ослабить торгово-промышленную централизацию, являвшуюся слѣдствіемъ „естественныхъ преимуществъ“ и, какъ показываютъ приведенныя свидѣтельства директоровъ, мотивомъ ихъ дѣйствій въ значительной мѣрѣ, если не исключительно, служила выгода самой дороги. Это для насъ важно здѣсь замѣтить, ибо, если дальнѣйшее изслѣдованіе покажетъ намъ, что такое разсѣяніе промышленности по меньшей мѣрѣ не противорѣчитъ интересамъ общества, а къ тому же мы уже знаемъ, что оно вполне въ интересѣ желѣзныхъ дорогъ, то мы должны будемъ заключить, что та желѣзнодорожная политика, при помощи которой это достигается, есть политика правильная. Прежде, однако, приведемъ еще нѣкоторые факты желѣзнодорожной практики другихъ странъ.

Можетъ быть менѣе сознательно, но въ сущности тѣмъ же способомъ дѣйствовали и желѣзныя дороги Соединенныхъ Штатовъ и достигли еще большаго разсѣянія производства, чѣмъ это было возможно въ Англіи. Въ этомъ смыслѣ нельзя не согласиться съ Hadley ¹⁾, который говоритъ: „Въ частности администрація нашихъ (американскихъ) желѣзныхъ дорогъ совершала много ошибокъ и злоупотребленій; но, рассматривая ея дѣло въ общемъ, нужно констатировать, что она установила такіе низкіе тарифы, съ которыми не могли сравняться нигдѣ и что она развила предпріятія страны въ такой степени, которой невозможно было-бы достигнуть при системѣ тарифовъ, основанной на стоимости производства“ (р. 29). Авторъ хочетъ этимъ сказать, что результатъ достигнуть главнымъ образомъ благодаря дифференціальнымъ тарифамъ.

„Долгое время“, — рассказываетъ Hadley (р. 121 ff.), — „транспортъ тяжелыхъ и громоздкихъ товаровъ на желѣзныхъ дорогахъ былъ незначителенъ; эти товары транспортировались водой.“ „На востокъ озера, каналъ Эри и рѣка Гудсонъ — составляли линію, не имѣвшую конкурентовъ. На югѣ ту же роль исполняла Миссисипи. Когда желѣзнымъ дорогамъ нужно было платить 2 цен-

¹⁾ Arthur T. Hadley *Le transport par les chemins de fer* traduit par A. Raffalowich et L. Guérin. Paris. 1887.

та за тонномилу, то транспортъ на большія разстоянія долженъ былъ совершаться водой. Только относительно товаровъ перваго класса, гдѣ быстрота была столь-же важна, какъ и экономія, желѣзныя дороги могли конкурировать съ значительнымъ успѣхомъ противъ каналовъ.“ Но съ 1869 года дороги начинаютъ конкуренцію съ каналами и при этомъ страшно понижаютъ свои тарифы. „Въ 1868 году тарифъ изъ Чикаго въ Нью-Йоркъ былъ для товаровъ 1-го класса 1 долл. 88 цент. за 100 фунт. и 0,82 долл. за товары 4-го класса. Лѣтомъ 1869 года конкуренція достигла такого ожесточенія, что тарифъ на все классы товаровъ установленъ общій—0,25 долл. за 100 фунт. Но при существовавшей системѣ эксплуатаціи это пониженіе не могло удержаться и въ слѣдующіе годы, 1870 до 74 года, тарифы были сохраняемы, по крайней мѣрѣ номинально,—1 — 1,5 долл. за товары перваго и 0,6—0,8 долл. за товары 4-го класса.“ Но съ 1874 года возникаетъ, вслѣдствіе постройки нѣсколькихъ новыхъ линій, тарифная война между самими желѣзными дорогами и тарифы падаютъ еще ниже 1869 года.“ Тарифъ на товары 1-го класса былъ 25 центовъ за 100 фунт., на товары 4-го класса 16 цент.; дѣйствительно же тарифы спускались еще гораздо ниже.“ Вслѣдствіе этого „каналы потеряли свой транспортъ и поспѣшно сдѣланное ими пониженіе ихъ тарифовъ не могло воспрепятствовать этому.“ „Это уничтоженіе значенія каналовъ привело къ потерѣ относительнаго значенія города Нью-Йорка. Когда каналы считались лучшими путями сообщенія, портъ Нью-Йоркъ пользовался нѣкоторой монополіей“, изъ которой онъ и извлекалъ свои выгоды довольно безцеремонно (*sans pitié*). „Устанавливались высокія пошлины, санкціонировались методы производства антиэкономическіе и стѣснительные. Когда Балтимора, Филадельфія и Бостонъ вступили въ конкуренцію, они остерегались возлагать такія ограниченія на транспортъ; наоборотъ, ими были сдѣланы всякія облегченія, чтобы дать возможность дешево вести торговлю во всехъ направленіяхъ. Такимъ образомъ, къ борьбѣ желѣзныхъ дорогъ присоединилась еще борьба между городами“—говоритъ Hadley. Борьба между городами, по существу, какъ мы видѣли, происходила и въ Англіи. Эти битвы повторялись и еще нѣсколько разъ и вотъ результаты ихъ: „Въ 1870 г.

средній тарифъ за тонномилу по желѣзнымъ дорогамъ штата Нью-Йоркъ былъ 1,7 цента, теперь онъ около 0,8 цента; въ Огіо средній тарифъ 1870 г. былъ 2,4 цента, теперь онъ ниже 0,9 ц. „Если говорить, что это пониженіе есть слѣдствіе конкуренціи, то это вѣрно въ извѣстномъ смыслѣ; нужно только напомнить, что тарифъ въ настоящее время ниже той цѣны, въ которую обходился транспортъ самимъ желѣзнымъ дорогамъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ. Пониженіе стоимости производства транспорта больше пониженія тарифа. *Часть этого новаго пониженія обязана своимъ происхожденіемъ простому развитію страны, развитію, которое доставило болѣе значительный транспортъ и позволило желѣзнымъ дорогамъ болѣе совершеннымъ образомъ использовать ихъ подвижной составъ.*“ Развитие это, замѣтимъ отъ себя, есть въ значительной мѣрѣ само слѣдствіе дешеваго транспорта. Другая часть сбереженій происходитъ отъ соединенія мелкихъ желѣзныхъ дорогъ въ крупныя компаніи, что позволило соединившимся компаніямъ болѣе экономично управлять своими дѣлами. Но наибольшая часть этого измѣненія произошла отъ усовершенствованій въ самомъ транспортѣ. Улучшенія въ управленіи транспортомъ, которыя разумѣтъ здѣсь Hadley, суть улучшенія техническія и на первомъ мѣстѣ замѣна желѣзныхъ рельсъ стальными и всѣ проистекающія отсюда послѣдствія. Таковыми Hadley считаетъ: 1) возможность большаго улучшенія въ самомъ полотнѣ дороги, 2) возможность употребленія болѣе тяжелыхъ вагоновъ и слѣдовательно (какъ было указано выше) болѣе выгоднаго отношенія мертваго груза къ полезному, 3) экономія въ движущей силѣ вслѣдствіе возможности примѣненія тяжелыхъ локомотивовъ. Всѣ эти техническія улучшенія сдѣлали возможнымъ и выгоднымъ такое пониженіе тарифовъ, какое прежде не могло имѣть мѣста. Но къ этому присоединилось и лучшее пониманіе дѣла администраторами дорогъ. „Они“, говоритъ Hadley, „поняли, что для того, чтобы добиться товаровъ для наполненія пустыхъ вагоновъ, — всякій тарифъ будетъ выгоденъ, разъ онъ покрываетъ разность между транспортомъ пустого вагона и полного, предполагая конечно, что такой тарифъ разовьетъ новыя дѣла, которыхъ нельзя добиться другими средствами. „Предположимъ напр., что нагрузить вагонъ пшеницей

въ Сантъ-Луи и транспортировать его въ Филадельфію стоитъ 40 долл. и что расходъ на доставку обратно пустого вагона составляетъ 15 долл. Чтобы давать доходъ, тарифъ долженъ быть болѣе 55, положимъ 60 долл. Но компанія замѣчаетъ, что беря за обратный транспортъ по 30 долл. съ вагона, можно наполнить вагоны на обратный путь углемъ и она старается достигнуть этого. Каковъ-же результатъ? Въ первомъ примѣрѣ расходъ былъ: $40 + 15 = 55$ долл., доходъ 60 долл., прибыль 5 долл. Во второмъ случаѣ: расходы $40 + 40 = 80$ долл., доходы $60 + 30$ долл. $= 90$ долл., прибыль 10 долл. Средній тарифъ, при которомъ достигнута эта прибыль, сталъ $(60 + 30) : 2 = 45$ долл. Увеличеніе прибыли на 100% сопровождалось пониженіемъ тарифа на 25% (141).

§ 10. Приведенныхъ выписокъ достаточно, чтобы показать какимъ образомъ дѣйствовали американскія желѣзныя дороги. Нужно только прибавить, что здѣсь болѣе чѣмъ гдѣ-либо встрѣчается уклоненій, которыя нельзя назвать нормальными: нигдѣ чаще не устанавливался тарифъ совершенно произвольно, принимая во вниманіе индивидуальныя качества отправителя, какъ въ Америкѣ. Дифференціальныя тарифы, вслѣдствіе этого, часто принимали безобразныя формы сдѣлокъ въ пользу извѣстныхъ, сильныхъ, капиталами личностей и это, безъ сомнѣнія, наносило огромный вредъ промышленности страны, дѣлая покровительствуемыхъ желѣзными дорогами торговцевъ монополистами, съ которыми никакая конкуренція была немыслима. При всемъ томъ, стремленіе, которое служило, можно сказать, единственнымъ руководителемъ всѣхъ дѣйствій желѣзнодорожныхъ компаній, — стремленіе обезпечить себѣ прибыль извѣстной высоты, — привело ихъ, въ концѣ концовъ, къ болѣе или менѣе вѣрной постановкѣ дѣла. При этомъ въ исканіи этого вѣрнаго пути, они часто впадали въ ошибки, но и ошибки эти, — въ родѣ на примѣръ установленія черезъ — чуръ низкихъ тарифовъ во время борьбы дорогъ между собою или съ каналами, — отзываясь убытками на компаніяхъ, — не были вредны для общества, а наоборотъ, — скорѣе полезны, можно даже думать, что ими отчасти вызвано указываемое Hadley развитіе, благодаря которому во время послѣдней тарифной войны, — не смотря на безумно

низкіе тарифы, — дивиденды не уменьшились, — конечно, только потому, что движеніе по желѣзнымъ дорогамъ сдѣлалось весьма значительно. Это развитіе производства и сношеній, безъ сомнѣнія, является въ значительной степени слѣдствіемъ политики дорогъ и именно того пониженія тарифовъ на объемистые грузы, которое они начали практиковать съ конца шестидесятыхъ и особенно середины семидесятыхъ годовъ.

Мы отчасти уже указали выше, какъ велико было достигнутое за короткій періодъ двухъ десятилѣтій развитіе. Какъ было замѣчено, особенно поражаетъ европейскихъ ученыхъ относительно огромное развитіе промышленности. Это явленіе, однако, на столько интересно, что мы приведемъ для характеристики его еще нѣсколько цифръ, такъ какъ именно здѣсь, въ Соединенныхъ Штатахъ, это явленіе наиболѣе характерно: не даромъ, вѣдь, говорится, что Соединенные Штаты обязаны своимъ быстрымъ развитіемъ на первомъ мѣстѣ развитію путей сообщенія. На сколько быстро дѣйствительно шло развитіе здѣсь промышленнаго производства, — это показываетъ ростъ капиталовъ производства и цѣнности промышленныхъ продуктовъ, особенно если сопоставить его съ капиталами земледѣлія и ростомъ населенія, въ частности особенно городского населенія, какъ это сдѣлано въ слѣдующихъ таблицахъ.

Таблица I.

Годы	Цѣнность фермъ	Промышлен- ные капиталы	Цѣнность продуктовъ промышлен- ности	Число горо- довъ имѣю- щихъ болѣе 8000 жител.
	милліоны долларовъ			
1850	3271	553	1019	85
1860	6645	1009	1885,8	141
1870	7400	1694	3385,8	226
1880	10197	2700	5369,5	286

Таблица II.

Періоды	Возрастаніе въ процентахъ первой цифры періода					
	Всего населенія	Городского населенія	Числа городовъ	Цѣнности фермъ	Капитала промышленности	Цѣнности продуктовъ промышленности.
1850—1860	36	75	65,9	100	82	85,05
1860—1870	23	60	60,3	23	68	79,54
1870—1880	30	40	26,5	35	59	58,59
1860—1880	60	123	103	53,5	167,6	184,73
1850—1880	117	300	236,5	211,7	388	426,89

Примѣчаніе: Цифры обѣихъ таблицъ заимствованы у Schäffle. Die Amerik. Concurrenz in Lichte d. jüngsten Census, Zeitschr. f. d. gesamt. Staatswiss. XLII, (1886) p. 58—60. Исключеніе составляютъ столбецъ 3-й таблицы II-ой и послѣдніе 2 ряда столбцовъ 4 и 5, вычисленные мною по абсолютнымъ цифрамъ таблицы I-ой.

Эти таблицы показываютъ во 1-ыхъ, что возрастаніе городского населенія идетъ быстрее возрастанія всего населенія вообще, что, впрочемъ, ясно было уже изъ приведенныхъ выше данныхъ; но данныя эти показываютъ, сверхъ того, во 2-ыхъ, что увеличеніе городского населенія въ большей мѣрѣ зависитъ отъ увеличенія числа городовъ, чѣмъ отъ увеличенія населенія ранѣе существовавшихъ городовъ. Это ясно изъ того, что увеличеніе числа городовъ идетъ почти параллельно увеличенію городского населенія, а въ періодъ 1860—70 г. г. даже нѣсколько превосходитъ его. Конечно, въ послѣдній періодъ и если взять болѣе длинныя (20—30 лѣтніе) періоды возрастаніе числа городовъ оказывается слабѣе, чѣмъ возрастаніе численности ихъ населенія. Но, все же, увеличеніе населенія въ городахъ, здѣсь обнаруживается въ относительно слабой степени. Такъ, цифра населенія средняго города (=числу городскихъ жителей: число городовъ)

составляла: въ 1850 году — 34 тыс., въ 1860 году почти 36 тысячъ, а къ 1870 году упала почти до 35 тысячъ, вследствие огромнаго возрастанія числа городовъ въ это время; правда, къ 1880 году она достигаетъ 39 тысячъ, но все же увеличеніе во весь 30 лѣтній періодъ не достигаетъ даже 15%, тогда какъ все населеніе увеличилось въ то же время на 117%, а городское населеніе даже на 300%, т. е. первое почти въ 8 разъ, а второе въ 20 разъ сильнѣе. Полагаемъ, что такое положеніе вещей никакъ не даетъ права говорить о концентраціи городскихъ промысловъ, а скорѣе о разсѣяніи ихъ. Такой выводъ тѣмъ болѣе имѣетъ основанія, что завѣдывавшій производствомъ переписи 1880 года замѣчаетъ: „Никто не усомнится, что ростъ городовъ въ Соединенныхъ Штатахъ съ 1850 года въ гораздо болѣе степени долженъ быть приписанъ развитію промышленности, чѣмъ развитію торговли.“

Но еще интереснѣе прослѣдить размѣщеніе промышленности вообще и отдѣльныхъ производствъ въ частности по отдѣльнымъ группамъ штатовъ и постепенный ростъ ихъ въ каждой изъ этихъ группъ. Вотъ какія цифры находимъ у Шеффле. Ростъ промышленности Соединенныхъ Штатовъ выражается слѣдующими данными. (См. 363 — 364 стр.)

Тенденція разсѣянія промышленности проявляется и здѣсь довольно ясно: I-я группа, производившая въ 1850 году — 70,5% всѣхъ продуктовъ промышленности по цѣнности, въ 1880 году, производитъ уже только 59%; III-я, на оборотъ, повышаетъ свое производство, съ 14,4% до 28,9% общей цѣнности производства, т. е. ея относительное значеніе возрастаетъ ровно вдвое. Правда, остальные группы, повышая свое производство абсолютно по цѣнности, — отстаютъ, сравнительно съ успѣхами двухъ названныхъ областей, такъ что процентное участіе ихъ въ производствѣ понижается.

Эти результаты интересно было бы сопоставить съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ въ этихъ областяхъ. Къ сожалѣнію въ нашемъ источникѣ группировка штатовъ при обзорѣ желѣзныхъ дорогъ сдѣлана нѣсколько иначе. Тѣмъ не менѣе мы приведемъ эти свѣдѣнія: (См. таблица IV).

ТАБЛИЦА III.

1850 годъ	Число предпріятій	Основной капиталъ милл. долларовъ	Число рабочихъ	Цѣнность продукта милл. долларовъ	Производство каждой группы составляетъ по цѣнн. про- центоѣ всего производства
Соединенные Штаты. . .	122589	532,1	955377	1015	100
Сѣверо-атлантическіе Штаты.	71852	382,3	696661	715,8	70,5
Южно-атлантическіе Штаты.	14714	55,5	94236	91,2	9
Сѣверо-центральные Штаты	24921	62,8	110501	146,3	14,4
Южно-центральные Штаты.	10047	29,4	49730	47,3	4,7
Западные Штаты . . .	1055	1,8	4249	15,0	1,4
1860 годъ					
Соединенные Штаты . .	139722	1003,2	1305765	1876,8	100
Сѣверо-атлантическіе Штаты	69831	660,0	900107	1213,8	64,7
Южно-атлантическіе Штаты.	16077	85,0	106238	146,9	7,8
Сѣверо-центральные Штаты	33335	173,9	188651	346,6	18,5
Южно-центральные Штаты.	11702	59,9	60565	98,1	5,2
Западные Штаты. . . .	8777	23,3	50204	71,2	3,8

1870 годъ	Число предприятий	Основной капиталъ милл. долларовъ	Число рабочихъ	Цѣнность продукта милл. долларовъ	Производство каждой группы составляетъ по цѣнн. про- центовъ всего производства.
Соединенные Штаты. . .	249843	2104,7	2044681	4211,6	100
Сѣверо-атлантическіе Штаты	112394	1343,0 ¹⁾	1273808	2675,4	63,5
Южно-атлантическіе Штаты.	24710	105,9	135599	220,6	5,2
Сѣверо-центральные Штаты	86539	523,1	497822	1072,9	25,5
Южно-центральные Штаты.	20661	80,4	105441	150,4	3,6
Западные Штаты. . . .	5539	52,0	32011	92,1	2,2
1880 годъ					
Соединенные Штаты. . .	251104	2775,4	2718805	5341,3	100
Сѣверо-атлантическіе Штаты	112680	1719,2	1692016	3186,0	59,65
Южно-атлантическіе Штаты.	25517	163,3	206394	280,7	5,25
Сѣверо-центральные Штаты	86205	715,6	633013	1546,1	28,9
Южно-центральные Штаты.	18954	103,9	104565	185,3	3,5
Западные Штаты. . . .	7748	73,1	52817	143,5	2,7

¹⁾ Въ этой цифрѣ въ текстѣ очевидна опечатка, такъ какъ напечатано 343,0 вмѣсто 1343,0. (I. c. Ig. XLII, st. 1 p. 64).

Примѣчаніе: Поименованныя группы обнимаютъ: I—сѣверо-атланти-
ческая—Штаты: Мэнъ, Нью-Гемпширъ, Вермонтъ, Массачузетсъ, Родъ-Эй-
ландъ, Коннектикутъ, Нью-Йоркъ, Нью-Джерсей и Пенсильванію. II—южно-
атлантическая: Девавэръ, Мерилендъ, округъ Колумбію, обѣ Каролины,
Георгію и Флориду. III—Сѣверная центральная: Огайо, Индіану, Иллинойсъ,
Мичиганъ, Висконсинъ, Миннезоту, Айову, Дакоту, Небраску и Канзасъ.
IV. Южно-центральная: Кентукки, Тенесси, Миссисипи, Алабаму, Луизи-
ану, Техасъ, и Арканзасъ. V.—Западная, наконецъ, крайне разнообразна по
составу; сюда входятъ штаты и территоріи: Монтана, Уйомингъ, Колорадо,
Нью-Мексико, Аризона, Утахъ, Невада, Калифорнія, Орегонъ, Вашингтонъ
и Идахо.

Таблица IV.

На одну милю желѣзной дороги приходилось жителей:

Группы	1840	1850	1860	1870	1880
	Г о д ы				
I	4357	1051	861	817	674
II	5077	2671	1071	841	654
III	8018	3514	1076	869	833
IV	"	19039	912	630	391
V	11904	15481	4574	3659	1834
VI	"	"	5833	505	325

Примѣчаніе: Въ этой таблицѣ 1-ю группу составляютъ желѣзныя до-
роги Новой Англіи, т. е. штатовъ: Мэнъ, Нью-Гемпширъ, Вермонтъ, Мас-
сачузетсъ, Родъ-Эйландъ и Коннектикутъ.

II группу—дороги восточныхъ центральныхъ штатовъ: Нью-Йоркъ,
Нью-Джерсей и Пенсильваніи, Огайо, Мичигана, Индіаны, Мериленда, Де-
лавера и Колумбіи.

III группу составляютъ желѣзныя дороги юго-восточныхъ штатовъ,
т. е. обѣихъ Виргиній, Кентукки, Тенесси, Миссисипи, Алабамы, Георгіи,
Флориды и обѣихъ Каролинъ.

IV желѣзныя дороги западныхъ сѣверо-центральныхъ Штатовъ:
Иллинойса, Айовы, Висконсина, Миссури и Миннезоты.

V желѣзныя дороги южныхъ центральныхъ штатовъ: Луизианы, Ар-
канзаса и индійской территоріи.

VI желѣзныя дороги западныхъ штатовъ: Дакоты, Небраски, Канзаса,
Нью-Мексико, Колорадо; Уйоминга, Монтаны, Идахо и прочихъ.

Густоту сѣти и пространство культурной площади по отно-
шенію къ единицѣ протяженія желѣзныхъ дорогъ, а также интен-
сивность движенія по нимъ и среднюю высоту фрахта въ 1880 году
показываетъ слѣдующая таблица (V), гдѣ, какъ и въ слѣдующихъ
таблицахъ, группы тѣ-же, что въ таблицѣ IV.

Таблица V.

N. группы	Эксплуатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ миль англійскихъ	На одну милю пути				Доходъ съ одной тонно-мили центровъ	Доходъ съ пассажи- ромиле въ центахъ
		квдратныхъ миль англій- скихъ	культурной площади акровъ	тонномилъ груза	пассажиро- миль		
I	5887	10,4	2221	236267	148650	1,83	2,23
II	28693	8,7	2734	711541	106338	1,02	2,21
III	14243	30,5	4393	115543	23133	2,15	3,51
IV	25037	13,7	3447	277979	38133	1,36	2,86
V	877	103,7	6662	29575	17911	12,57	5,10
VI	13045	114,5	3000	146441	39281	2,57	3,43
Соединенные Штаты	87782	33,8	3243	368514	65392	—	—

Приводимъ, наконецъ, данныя о производительности профан-
ваемыхъ дорогами областей. На одну милю пути приходится:

Таблица VI.

N. группы	Цѣнности производства прилежащихъ			Всего	Въ процентахъ		
	фермъ	фабригъ	копей		изъ фермъ	изъ фабрикъ	изъ копей
	д о л л а р о в ъ						
I	17375	185970	195	204673 ¹⁾	8,5	90,9	0,1
II	25905	100912	3578	131499	19,7	76,7	2,7
III	33512	20054	446	54083	62,0	37,1	0,8
IV	24311	37261	721	62428	38,9	59,7	1,2
V	91242	32591	35	123868	73,7	26,3	0,1
VI	16398	14690	377	31491	52,1	46,7	1,2
Соединенные Штаты	25209	61155	1498	88347	28,5	69,3	1,7

¹⁾ Сумма не соответствуетъ получаемому отъ сложенія трехъ показанныхъ составныхъ ча-
стей дохода, потому что мы выпустили „каменоломни и нефтяные источники,“ изъ которыхъ первыя
даютъ наиболѣе значительную цифру (1133) для первой группы, а послѣднiе для второй группы (846).
Въ остальныхъ группахъ и тотъ и другой доходъ не играютъ роли, часто отсутствуютъ совершенно
(Schäffle I. c. 1886 г. p. 81 Tafel XLIV и XLV).

Наконецъ, родъ и количество транспортируемыхъ каждой группой товаровъ показываетъ слѣдующая таблица.

Таблица VII.

Названіе товаровъ	I группа	II группа	III группа	IV группа	V группа	VI группа	Всего
	м и л л і о н ы т о н н ь						
Хлѣбъ (зерно) . . .	2,7	23,9	1,0	12,2	0,005	1,86	42,0
Мука	1,2	3,8	0,3	1,7	0,008	0,21	7,4
Жизненные припасы .	1,0	4,3	0,6	0,8	0,022	0,24	7,0
Хлопокъ	0,5	0,9	1,6	0,3	0,096	0,36	3,9
Скотъ	0,7	5,0	0,5	3,7	0,016	0,70	10,8
Камни, земля, песокъ .	0,9	6,2	0,3	1,0	0,006	0,28	9,0
Дрова и лѣсъ (Holz) .	2,3	13,0	1,7	6,4	0,029	1,82	25,4
Уголь.	2,6	76,4	2,4	6,6	0,004	1,30	89,6
Нефтяные продукты. .	0,2	7,3	—	0,07	0,001	0,03	7,7
Желѣзо и полуфабр. жел.	0,5	8,1	0,5	2,1	0,006	0,30	11,6
Мануфактурные товары	3,6	11,3	0,4	1,9	0,041	0,26	17,7
Прочіе товары . . .	8,2	31,5	5,9	8,0	0,516	3,97	58,2
Всего	24,9	192,4	15,8	45,4	0,750	11,44	290,8

Переходя къ разбору приведенныхъ въ этихъ таблицахъ данныхъ, нужно, прежде всего, сказать, что группировка штатовъ, какъ она сдѣлана для желѣзныхъ дорогъ, гораздо рѣже характеризуетъ группы и самыя группы получаютъ несравненно однороднѣе, чѣмъ при группировкѣ, принятой при характеристикѣ распредѣленія промышленности. Тѣмъ не менѣе, сопоставленіе, особенно таблицъ III-ей и VII-й, позволяетъ сдѣлать нѣкоторые интересные выводы. Напомнимъ, что группа II таблицы VII-й содержитъ наибольшія по площади и наиболѣе важные по производительности штаты группы I-й таблицы III-ей (Нью-Йоркъ и Пенсильванія), равно какъ и нѣкоторые, не менѣе производительные, штаты группы III таблицы III-й. Первое мѣсто по массѣ земледѣльческихъ производствъ изъ штатовъ, входящихъ въ составъ II-ой группы табл. VII-ой занимаетъ Огайо, дающій 70%, а второе Индіана, производящая 6,64%, всѣ-же штаты этой группы даютъ почти 250% хлѣба, производимаго союзомъ ¹⁾).

Такимъ образомъ группа эта вмѣщаетъ и очень промышленные и немаловажные по хлѣбной производительности штаты. Отсюда объясняется и та чрезвычайная плотность движенія (сравни табл. V) и то разнообразіе товаровъ, которые перевозятся желѣзными дорогами этой области. Разумѣется, огромное количество хлѣба и муки, составляющее болѣе 50% всего количества этихъ продуктовъ, перевезенныхъ американскими дорогами, не можетъ происходить изъ штатовъ, прорѣзываемыхъ дорогами 2-ой группы, и значительная часть его представляетъ транзитъ съ другихъ дорогъ и изъ другихъ штатовъ для экспорта. Но несомнѣнно также, что густонаселенные и промышленные штаты этой области (Нью-Йоркъ, Пенсильванія), вмѣщающіе, къ тому-же, самыя крупныя города Союза, вызываютъ значительное движеніе хлѣба для удовлетворенія потребностей ихъ населенія. Тоже нужно сказать и относительно статьи „скотъ“; рубрика же „жизненные припасы“, по всей вѣроятности, распадается на двѣ части, изъ коихъ одна представляетъ продукты мѣстнаго

¹⁾ Schäffle, Amerik. Concurr. 1-er Art. Zeitsch. f. d. ges. Staatsw. 1885 Н. 1. р. 14. Остальные штаты группы II занимаютъ по хлѣбной производительности—среди 47 областей, расположенныхъ по уменьшенію производительности,—4-е, 5-е, 7-е, 10-е, 11-е, и 25-е мѣста, т. е. тоже стоятъ еще довольно высоко.

земледѣлія въ обширнѣйшемъ смыслѣ этого слова, для снабженія городовъ, а другая, обратно, — ввозные продукты, отправляемые главнымъ образомъ портовыми городами. Важнѣйшій, однако, по массѣ продуктъ, составляетъ въ желѣзнодорожномъ транспортѣ — уголь, котораго въ этихъ штатахъ передвигается почти $\frac{8}{9}$ всей транспортируемой американскими дорогами массы. Интенсивность угольного движенія объясняется здѣсь какъ сосредоточеніемъ въ этихъ областяхъ (главнымъ образомъ въ Пенсильваніи) добыванія его, такъ и развитіемъ всѣхъ отраслей промышленности и на первомъ мѣстѣ желѣзодобывательнаго производства и отчасти, можетъ быть, отсутствіемъ конкуренціи со стороны водныхъ путей, особенно въ главномъ угольномъ районѣ — Пенсильваніи.

Изъ остальныхъ группъ для нашей цѣли интересна еще только группа IV, вмѣщающая 5 наиболѣе производительныхъ по земледѣлію штатовъ, производящихъ 45,64% всего хлѣба союза и почти такую же долю пшеницы. Поэтому эти районы слѣдовало бы считать чисто земледѣльческими. Между тѣмъ изъ таблицы VI видно, что изъ цѣнности производства района дорогъ этой группы почти 60% составляютъ произведенія фабрикъ. Конечно, здѣсь къ фабрикамъ причислены и бойни (Чикаго) и мельницы (Миннеаполисъ, Мильуоки и пр.), представляющія здѣсь важнѣйшія отрасли этого „фабричнаго производства.“ Но и по другимъ отраслямъ встрѣчаемъ все-же немаловажныя цифры; такъ, желѣзное производство, хотя половина его сосредоточена въ Пенсильваніи, фигурируетъ, все-же, и въ Иллинойсѣ цифрой производства въ 20 милл. долл. и Чикаго, особенно по производству бессемерової стали, — является однимъ изъ важнѣйшихъ центровъ (послѣ Филадельфіи и Питсбурга — въ Пенсильваніи); а Висконсинъ играетъ не малую роль въ лѣсопильномъ дѣлѣ. Несомнѣнно, развитію этихъ техническихъ производствъ, особенно такихъ, какъ производство желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій, содѣйствуетъ не мало доставка угля; то же нужно сказать о выдѣлѣ сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій, отрасли производства, по которой Иллинойсъ (рядомъ съ Огайо) занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ. И это не только понятно, но и вполнѣ естественно и совершенно необходимо, такъ какъ этотъ штатъ производитъ одинъ 16,5% всего хлѣба Соединенн.

Штатовъ, занимая въ этомъ отношеніи первое мѣсто во всемъ союзѣ и имѣя и наибольшее изъ всѣхъ штатовъ воздѣланное пространство (болѣе 26 милл. акр.). Чтобы осилить обработку такого огромнаго пространства, населеніе (котораго вмѣстѣ съ городскимъ считается 3 милл.) должно было, разумѣется, пользоваться по возможности усовершенствованными орудіями, а таковыя — съ одной стороны могли изготовляться только изъ желѣза, съ другой должны производиться, какъ мы объяснимъ ниже, — въ возможной близости къ земледѣльцу. Поэтому-то и въ этой группѣ штатовъ мы замѣчаемъ развитіе обрабатывающей промышленности; если оно пока еще менѣе значительно, чѣмъ въ первыхъ двухъ группахъ, то это объясняется, на первомъ мѣстѣ, молодостью входящихъ въ составъ ея штатовъ; какъ видно изъ таблицы IV, эта группа не имѣла въ 1840 году еще ни одной мили желѣзныхъ дорогъ, тогда какъ первыя три обладали уже изряднымъ количествомъ ихъ. Тоже надо сказать и относительно 5-ой и 6-ой группъ, изъ которыхъ, къ тому же, послѣдняя слишкомъ обширна и разнохарактерна, заключаая съ одной стороны высокія горныя мѣстности, въ значительной части запада штатовъ безплодныя, съ другой — благодатныя мѣстности тихоокеанскаго побережья. Полагаемъ, что и сказаннаго достаточно, чтобъ подтвердить до извѣстной степени сдѣланный нами выводъ о влияніи желѣзныхъ дорогъ и вообще улучшенныхъ путей сообщенія на разсѣяніе промышленности.

§ 11. На сколько позволили намъ имѣющіеся въ нашемъ распоряженіи матеріалы, мы доказали, что улучшеніе путей сообщенія ведетъ къ разсѣянію промышленности по территоріи данной страны или государства. Но этотъ процессъ, относительно трудно констатируемый въ одной странѣ, становится уже гораздо замѣтнѣе, если будемъ сравнивать цѣлыя страны между собою. Констатировать эти измѣненія взялся нѣсколько лѣтъ назадъ недавноумершій статистикъ и знатокъ всемірнаго хозяйства Нейманнъ-Спаллартъ. Тотъ процессъ, который мы назвали выше разсѣяніемъ промышленности, Нейманнъ называетъ перемѣщеніемъ центра тяжести всемірнаго хозяйства, очевидно допуская, что происходитъ именно только перемѣщеніе. „Звѣзда Англіи закатывается,“ — говорилъ онъ ¹⁾, — „но-

¹⁾ Перемѣщеніе центра тяжести всемірнаго хозяйства. Ст. Нейманнъ.

выя свѣтила появляются на горизонтѣ“ (р. 116). И дѣйствительно, приведенныя Нейманномъ данныя указываютъ на паденіе промышленнаго преобладанія Англіи. Это паденіе характеризуется, прежде всего, относительнымъ упадкомъ ея всемірной торговли. „Превосходство Великобританіи было съ самого начала основано на абсолютномъ господствѣ надъ всемірною торговлею“, а между тѣмъ „участіе, принимаемое Англіею во всемірной торговлѣ въ теченіи послѣднихъ лѣтъ постоянно ослабѣваетъ.“ Это доказывается слѣдующими цифрами:

Въ г.	Вся всемірная торговля въ милліардахъ марокъ	Торговля Англіи ¹⁾ марокъ	Слѣдовательно, доля Англіи и проч. странъ	
1867/8	44,2	10,6	24%	76%
1874/5	54,8	13,1	24%	76%
1882	61,5	13,1	19,5%	80,5%

Этотъ застой въ торговлѣ Англіи продолжался и далѣе; „въ 1883 г. она еще оставалась на 13,3 милл. мар., а въ 1884 году упала даже до 12,5 милліард.“, а въ 1886 г. спустился почти до уровня 1867/8 г., именно до 561,8 милл. фунт. стерл. или 11,33 милліард. марокъ ²⁾. Сопоставленіе цифръ торговыхъ оборотовъ Великобританіи и остальной Европы даетъ:

	Всемирная торговля всей Европы Англіи милліарды марокъ		Слѣдовательно доля Англіи Континента	
1867/8	30,6	10,6	34,5%	65,5%
1867/8	39,5	13,1	33,1%	66,9%
1882	45,2	13,1	29%	71%

Такъ точно обнаруживается паденіе и во всѣхъ отрасляхъ

на-Спаллерта. Юрид. Вѣстн. N 9-й 1886 г. Изъ Deutsche Rundschau. 1885, іюль.

¹⁾ Въ подлинникѣ (см. указ. стат. р. 117) стоитъ заголовокъ: „Вывозная торговля Англіи, что, очевидно, ошибка, такъ какъ вывозъ Англіи напр. въ 1887 и 1888 гг. не достигалъ 5 милл. марокъ (maximum 233,7 милл. фунт. стерл.) и подъ указанной цифрой слѣдуетъ разумѣть сумму ввоза и вывоза. (См. Bulletin de la Statistique et de legislation comparée. Janv. 1889.

²⁾ См. Bullet. указ. въ предъид. выносн. мѣсто.

промышленности. „Такъ, прежде всего, въ каменноугольной промышленности. Каменноугольная промышленность давала:

	Въ Великобрит.		Во всемъ мірѣ		Слѣдовательно доля
	Милліон. тоннъ		Великобрит.	Прочихъ странъ	
1868	104,8	195,5	53,30%	46,40%	
1878	136,3	287,4	47,4 „	52,6 „	
1882	159,0	381,9	41,6 „	58,4 „	
1883	166,4	409,0	40,7 „	59,3 „	

Разница этого упадка отъ упадка торговли въ томъ, „что Англія уступаетъ тутъ свое вліяніе континентальнымъ странамъ (Европы) только на половину“; другую же половину С. А. Соединеннымъ Штатамъ, гдѣ получено въ 1876 г. неполныхъ 50 милл. т., а въ 1883 году уже 97 милл. тоннъ.

„Тотъ же ходъ вещей легко обнаружить во второй главной отрасли всемірной торговли, — желѣзодѣлательной“. Добываніе чугуна распредѣлялось слѣдующимъ образомъ:

Во вс. мірѣ Въ Европѣ Въ Англіи				Слѣдовательно доля			
милліоновъ тоннъ				Во всемір. производ.		Въ европейск.	
				Англіи	Пр. странъ	Англ.	Конт.
1868	11,50	9,89	5,05	44,1	55,9	51,0	49,0
1876	13,72	11,99	6,66	48,6	51,4	55,5	45,5
1882	21,81	16,27	8,93	39,6	60,4	53,0	47,0
1883	22,05	16,54	8,63	39,1	60,9	52,1	47,9

„Кромѣ угля и желѣза въ храмѣ англійскаго національнаго богатства есть еще божество, которому, — вотъ уже столѣтіе, — поклоняется весь народъ, — это King Cotton“. Но власть этого влстителя міра начинаетъ шататься. Его могущество въ Англіи колеблется Европой, Америкой и Остѣ Индіей. Изъ всего, ввезеннаго въ Европу, хлопка было потреблено:

Въ теченіи 1856—60 г. въ Англіи	60,30%	на материкѣ	39,70%
„ 1868	58,3 „	„	41,6 „
„ 1882—3	52,3 „	„	47,7 „

Къ этому нужно прибавить, что Соединенные Штаты въ 1871 году переработали лишь 505 милл. фунт., а въ 1883 г. уже 1074 милл. фунт., т. е. увеличили потребленіе на 1120%, тогда какъ въ Англіи въ то же время потребленіе возросло только съ 1127

милл. фунтъ до 1489 миллион., т. е на 320%. Такой же процессъ уменьшенія значенія Англіи замѣчается и въ шерстяной промышленности. Авторъ приходитъ къ выводу, что „ослабленіе британской хозяйственной гегемоніи съ 1876 по 1883 г. исчисляется въ 70%, такъ что каждый годъ ея власть уменьшается на 10%“. Причины этого паденія, по автору, вполне очевидны. „Истощеніе почвы и минеральныхъ сокровищъ страны не приостанавливается: *выгоды дешевыхъ и отличныхъ путей сообщенія не составляютъ болѣе монополіи Англіи*, а раздѣляются также Европой и Сѣверной Америкой. Самое богатство страны повело къ переходу капитала въ колоніи и тамъ приносить свои плоды.“ Указывая затѣмъ съ одной стороны на огромное развитіе, какого достигла въ послѣднее время промышленность Соединенныхъ Штатовъ, и съ другой — на возрастающую зависимость Европы отъ ввоза хлѣба, — Нейманнъ приходитъ къ мрачному выводу, что „сперва Англія, а за нею и весь материкъ (Европы) идутъ на встрѣчу старости и омертвѣнію.“ Мы, однако, совершенно согласны съ редакціей „Юридическаго Вѣстника“, указывающей въ примѣчаніи къ цитируемой статьѣ, что всѣ приведенные факты отнюдь не доказываютъ еще того, что Европа или даже одна Англія идетъ къ омертвенію. Изъ перечисленныхъ Нейманномъ причинъ констатируемаго имъ явленія — по нашему мнѣнію — единственно важная, и во всякомъ случаѣ единственно твердо установленная, — указанная въ подчеркнутыхъ нами словахъ его заключенія, именно та, что „выгоды дешевыхъ и отличныхъ путей сообщенія не составляютъ болѣе монополіи Англіи.“ Истощеніе же почвы, равно какъ и истощеніе минеральныхъ богатствъ Англіи совершенно недоказаны, да если бы къ тому же уменьшеніе промышленнаго значенія зависѣло отъ этихъ факторовъ, то должно было бы обнаружиться, особенно относительно минеральныхъ богатствъ, — абсолютное уменьшеніе добычи ихъ или увеличеніе стоимости добыванія ихъ, — а этого, — сколько намъ извѣстно, нельзя констатировать до сихъ поръ ¹⁾.

¹⁾ Въ книгѣ г. Каблукова, собрано, впрочемъ, довольно много указаний на истощеніе, будто бы, англійской почвы, но, какъ мы укажемъ ниже, эти указанія недостаточно доказательны. (См. Рабочій вопросъ въ сельскомъ хозяйствѣ).

Наоборотъ, вліяніе улучшенія путей сообщенія совершенно ясно *a priori*. Нейманный самъ указываетъ, что развитію Англіи содѣйствовали естественныя условія, именно: „Свойства почвы были въ высшей степени удобны для крупной промышленности и машиннаго производства: она заключала въ себѣ каменный уголь, желѣзо, а также другіе металлы. . . . благодаря овцеводству — у англичанъ была своя собственная превосходная шерсть, у нихъ „былъ свой ленъ.“ Перечисленные здѣсь естественныя преимущества не имѣютъ, однако, большого значенія: многія страны обладали и обладают и теперь не меньшимъ богатствомъ и менеральнымъ топливомъ и желѣзной рудой и другими металлами, каковы, напр. области прирейнской Пруссіи и нашего Урала, имѣвшаго даже преимущество въ виду дешеваго древеснаго топлива, которое при прежнихъ, особенно, способахъ производства давало возможность получать высшаго качества продуктъ; подобнымъ образомъ по шерсти преимущества Англіи едва-ли не гадательныя, ибо испанская шерсть искони считалась болѣе высокаго качества, чѣмъ англійская и значеніе англійскихъ шерстей, являющихся, благодаря климату Англіи, главнымъ образомъ гребнечесальными ¹⁾, поднялось только въ послѣднее время, — съ увеличеніемъ производства гладкихъ — неворшинныхъ матерій.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, мы думаемъ, что не указанія въ приведенной выше цитатѣ преимущества создали промышленное могущество Англіи, а главнымъ образомъ то, что „благодаря прямому морскому пути она доставала изъ первыхъ рукъ и дешевле другихъ народовъ хлопчатую бумагу и шелкъ сырецъ“ (равно какъ и всякіе другіе матеріалы и продукты, — прибавимъ мы отъ себя). „Характеръ земли и изрѣзанность морями береговъ уже давно, а въ особенности со времени примѣненія паровой силы къ путямъ сообщенія, съ одной стороны доставляли большое облегченіе подвозу всякихъ производительныхъ средствъ и ихъ распредѣленію по фабричнымъ округамъ Англіи и Шотландіи; съ другой стороны, они же обеспечивали вѣрный вывозъ фабрикатовъ на всѣ рынки Соединеннаго Королевства и европейскаго континента, точно

¹⁾ См. Herm. von Natusins-Rassen-Kenntniss.

такъ какъ и другихъ частей свѣта, особенно Сѣверной Америки и восточной Азіи“ (119).

Короче говоря, самое важное преимущество Англіи заключалось въ ея географическомъ положеніи и возникавшихъ отсюда удобствахъ сношеній со всѣми странами. Что же измѣнили въ этомъ положеніи улучшенныя пути сообщенія? Да, можно сказать, *все*, т. е. они уничтожили значеніе всѣхъ этихъ преимуществъ или даже самыя эти преимущества. Прорытіе, напр., Суэзскаго канала сразу лишило Англію ея преимуществъ относительно сношеній съ восточной Азіей и, наоборотъ, дало огромныя преимущества передъ нею странамъ, лежащимъ у Средиземнаго моря. Этотъ фактъ, однако, не имѣлъ-бы, конечно, большого значенія, если-бы онъ былъ единиченъ. На самомъ же дѣлѣ, всѣ улучшенія техники, напр. судостроенія,—хотя Англія первая извлекала изъ нихъ пользу,—обратились затѣмъ противъ нея. Очевидно, когда, какъ и было при прежнихъ тихоходныхъ судахъ, — разница во времени переезда, — скажемъ отъ Ливерпуля и отъ Гамбурга до Нью-Йорка, — измѣралась недѣлями, то преимущества Англіи въ сношеніяхъ съ Америкой были больше, чѣмъ теперь, когда эта разность измѣряется 1 — 2 днями. Такъ точно, прежде, при отсутствіи желѣзныхъ дорогъ, то обстоятельство, что Лондонъ лежитъ въ доступномъ для морскихъ судовъ устьѣ многоводной Темзы, давало ему огромныя преимущества не только передъ Берлиномъ, съ его ничтожной Шпре, но и передъ Парижемъ. Теперь та и другая изъ этихъ столицъ, соединившись желѣзными дорогами съ соответствующими портами (Ште-тиномъ и Гамбургомъ или Гавромъ и Руаномъ) находятся въ положеніи мало чѣмъ отличающемся отъ положенія Лондона, что касается удобства сношеній съ другими странами. Мы говорили уже выше, что уничтоженіе естественныхъ преимуществъ географически наиболѣе благопріятно расположенныхъ мѣстъ есть самая крупная заслуга и, можно сказать, важнѣйшая задача современныхъ путей сообщенія. Дѣйствіе желѣзныхъ дорогъ въ этомъ смыслѣ подобно тому (хотя и не тождественно), какъ если-бы всѣ соединенныя этимъ путемъ мѣста оказались внезапно перенесенными на берега судоходныхъ рѣкъ, обладающихъ при томъ неограниченной или по крайней мѣрѣ значительной пропускной способностью.

Наконецъ, примѣненіе пара къ передвиженію на сушѣ и на морѣ должно было подорвать преимущества Англіи въ дѣлѣ изготовленія продуктовъ обработанныхъ, вслѣдствіе того, что паровые пути обладаютъ способностью транспортировать массовые продукты—матеріалы—въ неограниченномъ размѣрѣ. Здѣсь особенно вредными для могущества англійскихъ фабрикъ явились именно желѣзныя дороги. Морскія суда и прежде, до примѣненія пара, были до извѣстной степени орудіями массоваго транспорта, сухопутныя же (грунтовыя или шоссейныя) дороги, наоборотъ, допускали транспортъ массовыхъ продуктовъ только на очень ограниченное разстояніе, и только дорогіе фабрикаты могли выдерживать относительно далекій транспортъ по этимъ путямъ. На этой противоположности и было построено могущество Англіи: благодаря обилію удобныхъ портовъ, она могла ввозить на своихъ судахъ огромную относительно массу матеріаловъ для фабрикъ и распредѣлять ихъ внутри своей страны довольно легко, частью при помощи искусственныхъ и естественныхъ путей, частью даже по обыкновеннымъ, сухопутнымъ дорогамъ, которыя здѣсь могли сослужить эту службу, вслѣдствіе, именно, относительной близости каждаго внутренняго пункта страны отъ береговъ морей или рѣкъ. Наоборотъ, страны континента, имѣя слишкомъ ограниченное число пунктовъ соприкосновенія съ моремъ, могли, однако, получать иностранное сырье только черезъ эти немногіе пункты, откуда крайне затруднительно было распредѣлить этотъ матеріаль по мѣстностямъ, находящимся въ нѣкоторомъ разстояніи внутри страны, такъ какъ распредѣленіе это могло совершаться только по рѣкамъ. Разъ рѣки, открывавшіяся въ море въ данныхъ пунктахъ, были недостаточно сильны, чтобы по нимъ можно было передвинуть значительный грузъ, или представляли какія нибудь препятствія, — то и не было возможности снабжать отдаленныя отъ моря мѣста ввознымъ матеріаломъ и оставалось только переработывать его въ немногихъ приморскихъ мѣстностяхъ ¹⁾. По скольку, слѣдовательно, переработка была удобна въ

¹⁾ Что указываемыя здѣсь причины служили главнымъ препятствіемъ для развитія обрабатывающей промышленности на континентѣ Европы доказываетъ то, что единственными серьезными конкурентами Англіи по обрабатывающей промышленности были, до развитія желѣзныхъ дорогъ, ничтож-

этих приморских или прирѣчныхъ пунктахъ, они могли заняться ею, но здѣсь и самый продуктъ встрѣчалъ наиболѣе сильную конкуренцію со стороны продукта, произведеннаго въ той же Англіи. При томъ эти пункты были лишены одного удобства, которое именно давало огромное преимущество Англіи. Это тѣ „черные брилліанты“, въ неистощимомъ богатствѣ и дешевизнѣ которыхъ видѣли, по словамъ Нейманна-Спаллерта, „талисманъ Англіи“. Каменный уголь нигдѣ не находится, какъ извѣстно, въ такой близости отъ приморскихъ мѣстностей, чтобы доставка его по обыкновеннымъ путямъ была выгодна. А между тѣмъ, съ тѣхъ поръ, какъ двигателемъ въ обрабатывающей промышленности сдѣлался паръ, каменный уголь явился во многихъ случаяхъ настоящимъ „хлѣбомъ промышленности“ и отсутствіе его составляло болѣею частью непреодолимое препятствіе для развитія промышленности.

Таково было положеніе континента до изобрѣтенія и постройки желѣзныхъ дорогъ: онъ по необходимости долженъ былъ довольствоваться англійскими фабрикатами, особенно тѣми, которые изготовлялись изъ матеріаловъ заморскихъ странъ, или-же замѣнять эти фабрикаты произведеніями мѣстныхъ кустарей и ремесленниковъ, приготовлявшихъ тѣ же или подобныя издѣлія изъ мѣстнаго матеріала. Вотъ откуда значеніе англійскаго King Cotton. Но все измѣняется съ постройкой желѣзныхъ дорогъ на континентѣ. Конечно, и здѣсь Англія первая извлекла выгоды изъ примѣненія этого изобрѣтенія, и первоначально фабрики ея еще болѣе процвѣли. Это и понятно: во 1-хъ, континентъ не имѣлъ ни тѣхъ средствъ для постройки обширной сѣти желѣзныхъ дорогъ, ни пониманія потребности въ нихъ, какія существовали въ Англіи, потому континентальная Европа долго оставалась при тѣхъ немногихъ, разрозненныхъ болѣею частью вѣтвяхъ, которыя были проведены какъ бы въ видѣ опыта ¹⁾. Но, кромѣ того, во 2-хъ, первыя проведен-

ныя по величинѣ Голландія и Бельгія, которыя, благодаря изобилію внутреннихъ водъ и приморскому положенію, находились по отношенію къ путямъ сообщенія почти въ такомъ-же привилегированномъ положеніи, какъ и Англія.

¹⁾ Исключеніе составляла одна Бельгія, которая по характеру занятій населенія имѣла значительное сходство съ Англіей.

ныя на континентѣ Европы и Америки до 50-хъ годовъ желѣзныя дороги послужили весьма удобнымъ средствомъ съ одной стороны для расширенія района добыванія сырья для англійскихъ фабрикъ, а съ другой — для облегченія сбыта произведеній этихъ фабрикъ. Нужно сказать, что вліяніе желѣзныхъ дорогъ на крушеніе промышленнаго могущества Англіи было-бы еще рѣзче, если бы ея островное положеніе и нѣкоторыя другія обстоятельства (о которыхъ ниже), не позволили ей, больше чѣмъ какому-либо другому государству воспользоваться тѣми выгодами, которыя возникли изъ примѣненія пара въ водному, специально морскому транспорту. Извѣстный знатокъ англійскаго хозяйства Erwin Nasse ¹⁾ приходитъ къ выводу, что и въ настоящее еще время (включительно до 1885 года) „перевѣсъ этой страны (Англіи) на морѣ, что касается торговаго флота, скорѣе увеличился, чѣмъ уменьшился“. Причины этого явленія Nasse видитъ, прежде всего, въ тѣхъ именно обстоятельствахъ, которыя содѣйствовали преобразованію судостроенія и морского судоходства, т. е. примѣненіи желѣза для постройки и пара для передвиженія судовъ. То и другое „должно было обратиться на пользу Англіи болѣе, чѣмъ какой-либо иной страны. Чрезвычайно развитая каменноугольная и желѣзодѣлательная промышленность, положеніе рудниковъ и желѣзодѣлательныхъ заводовъ вблизи моря, пріобрѣтенное продолжительнымъ упражненіемъ техническое совершенство въ приготовленіи всякаго рода паровыхъ машинъ, — все это были преимущества, которыхъ не имѣется ни въ какой другой странѣ въ мірѣ и которыя получили огромное значеніе, когда желѣзные пароходы стали замѣнять парусныя суда. Къ этому присоединилось огромное развитіе, — благодаря свободной торговлѣ, — международнаго обмѣна, особенно ввозъ массоваго сырья и пищи изъ отдаленныхъ заморскихъ областей и вывозъ угля для увеличивающагося во всѣхъ моряхъ міра парового флота.“ Этими благопріятнымъ для Англіи обстоятельствамъ, противостояли, конечно, и нѣкоторыя неблагопріятныя, въ числѣ коихъ Nasse на первомъ мѣстѣ ставитъ протекціонную политику другихъ го-

¹⁾ Erw. Nasse. Ein Blick auf die kommerzielle und industrielle Lage Englands (Jahrb. f. Nat.-Oek. u. Stat. N. F. B. XIV).

сударствъ. Эта послѣдняя не могла, однако, подорвать морского первенства Англіи, благодаря „тѣмъ препятствіямъ, которыя ставила сама же эта политика развитію именно морского промысла,“ на первомъ мѣстѣ судостроенія. Рѣче всего это обнаружилось на Соединенныхъ Штатахъ. „Высокая цѣна строительныхъ матеріаловъ для желѣзныхъ судовъ и высокая рабочая плата. . . привели къ тому, что торговый флотъ (дальняго плаванія) Соединенныхъ Штатовъ, составлявшій назадъ тому одно поколѣніе свѣше $\frac{1}{3}$ англійскаго по вмѣстимости и превосходившій. . . французскій почти на 100⁰/о, — теперь въ 10 разъ менѣе вмѣстимости англійскихъ паровыхъ судовъ и значительно превзойденъ французскимъ и нѣмецкимъ.“

Мы не будемъ приводить подтверждающихъ эти выводы цифръ, равно какъ не остановимся здѣсь и на другомъ, тормазившемъ развитіе, по Nasse, — англійскаго флота, обстоятельствъ — высокой заработной платѣ; скажемъ только, что указанное обстоятельство — ложная торговая политика континентальныхъ странъ Европы и Америки основана на непониманіи техническихъ условий производства ¹⁾. Заблужденіе состоитъ именно въ господствующемъ и до сихъ поръ еще мнѣніи, будто во всякой странѣ возможно искусственно развитъ всякое производство, особенно если для него имѣется на лицо матеріалъ. Характеръ этого матеріала и техника его добыванія — представлялись при этомъ совершенно безразличными. На дѣлѣ, однако, это совершенно невѣрно, и наилучшее доказательство этому представляетъ именно продолжающееся до сихъ поръ преобладаніе Англіи въ судостроеніи и судоводствѣ и почти въ той же мѣрѣ въ горныхъ промыслахъ. Мы выше привели указанія Neumann Spallart'a о крушеніи англійскаго King Cotton. Nasse, правда, не совсѣмъ согласенъ съ Neumann'омъ (повидимому цитированная нами статья послѣдняго осталась неизвѣстна Nasse, хотя его работа появилась почти на два года позже) и находитъ, что и въ дѣлѣ хлопчатобумажной промышленности пре-

¹⁾ Поэтому Nasse (С. с. р. 117), кажется, придалъ слишкомъ большое значеніе пошлинамъ и экспортнымъ преміямъ. Такъ напр. развитіе производства рельсъ въ Германіи объяснимо и безъ помощи вліянія пошлины, какъ видно будетъ изъ дальнѣйшаго изложенія.

обладание Англіи еще сохраняется. Это утверждение однако, не подтверждается приводимыми имъ самимъ цифрами, изъ которыхъ слѣдуетъ, во первыхъ, что развитіе хлопчатобумажной промышленности Англіи въ послѣдніе 20 лѣтъ (до 1882 года) значительно замедлилось, сравнительно съ предъидущими періодами. Такъ потребление хлопка возросло съ 1798—1800 до 1829—1831 съ 41,8 до 243,2 милл. фунт. или на 482⁰/₀. Къ 1859—61 оно составляло уже 1022,5 мил. фунт., т. е. повысилось за 30 лѣтъ на 320⁰/₀. Но къ 1880—1882 оно достигло только 1424,6 милл. и значитъ повышеніе составляетъ всего 39⁰/₀. Иначе, въ первыя 30 лѣтъ повышеніе составляло болѣе 16⁰/₀, во второй періодъ (до 61 года)—10²/₃⁰/₀ и въ третій только 1,9⁰/₀ въ годъ.

Что это уменьшеніе прироста есть слѣдствіе паденія относительнаго значенія Англіи въ этой отрасли промышленности, показываютъ уже вышеприведенныя по Neumann-Spallart'у данныя о распредѣленіи, ввезеннаго въ Европу хлопка между континентомъ и Англіей ¹⁾. Прибавимъ здѣсь еще (по Nasse), что еще въ 1836—40 гг. потребление одной Англіи превосходило на ¹/₃ сумму потребления континентомъ Европы и Соединенными Штатами; но въ 1856—60 гг. Европа и Америка вмѣстѣ превзошли по потребленію Англію, однако, до 1871—75 г. это превышеніе было незначительно, только въ 1876—80 гг. оно дѣлается болѣе значительно—1712,5 м. фунт. противъ 1254,7 м. фунт. въ Англіи или на 36,8⁰/₀; въ 1881—84 гг., наконецъ, континентъ Европы и Сѣв. Америки Соединенные Штаты потребили почти въ 1¹/₂ раза болѣе Англіи (точно на 47,9⁰/₀). Для возрастанія потребления въ ближайшіе періоды Nasse приводитъ слѣдующую таблицу:

	1861—71	1871—83
Великобританія	1,52 ⁰ / ₀	— 2,09 ⁰ / ₀
Европейскій континентъ	1,38 „	— 6,26 „
Соединенные Штаты	1,06 „	— 9,29 „

¹⁾ Приводимыя Nasse цифры вполне подтверждаютъ это и даже усиливаютъ выводъ Neumann'a. Такъ, вмѣсто цифры послѣдняго за 1882—3 годъ, Nasse даетъ среднюю потребленія хлопка въ 4 года—1881—84—для Англіи въ 1489,3 милл. ф., для материка Европы въ 1320,3 милл. ф., т. е. на долю Англіи приходится 53⁰/₀, на долю материка—47⁰/₀.

Это паденіе подтверждается и относительно меньшимъ возра-
станіемъ вывоза изъ Англіи сравнительно напр. съ Германіей. Вы-
возъ изъ Германіи, начиная съ 1865 — 69 гг. возросъ къ 1880 —
84 на 167⁰/₀ для бумажной пряжи и на 80⁰/₀ для тканей; тогда
какъ за тотъ же періодъ англійскій вывозъ повысился для пряжи
только на 64,9⁰/₀, для тканей простыхъ (не крашенныхъ) на 76⁰/₀
и для крашенныхъ (печатныхъ) на 56,9⁰/₀ (l. c. p. 145). Правда,
за послѣдніе 6 лѣтъ — 1880 — 85 положеніе германскаго вывоза
представляется значительно худшимъ, чѣмъ англійскаго: тогда какъ
послѣдній показываетъ сколько-нибудь значительное уменьшеніе
по количеству только для крашенныхъ тканей и, наоборотъ, даже
значительное повышеніе вязанныхъ матерій (Strumpfwaren)
и швейной бумаги (Nähgarn) (остающейся до сихъ поръ монополь-
нымъ производствомъ Англіи), — Германія вывозитъ за послѣдніе
годы значительно менѣе особенно пряжи (вмѣсто 11584 тоннъ въ
1880 г. вывезено въ 1884 г. только 7187 и въ 1882 — 7211).
Благодаря этому и цѣнность германскаго вывоза пала болѣе значи-
тельно: со 101 милл. до 71,5 м. марокъ, т. е. на 30⁰/₀; англій-
скій же экспортъ для пряжи показываетъ почти одну и ту-же цѣн-
ность въ 1880 и 1885 г., въ послѣднемъ менѣе на 0,3⁰/₀, а въ
промежуточные годы значительно выше; для всѣхъ же остальныхъ
бумажныхъ товаровъ, кромѣ пряжи, цѣнность англійскаго экспорта
также понизилась, но особенно рѣзко только въ послѣдніе 2 года
(1884 и 85) и то частью вслѣдствіе перечисленія къ „шерстя-
нымъ“ нѣкоторыхъ смѣшанныхъ товаровъ, прежде считавшихся
въ числѣ бумажныхъ; и при этомъ, однако, пониженіе составляетъ
здѣсь только 13,43⁰/₀ (l. c. p. 147). Но послѣдній періодъ слиш-
комъ кратокъ, чтобы по немъ можно было выводить замѣчанія.
Потому мы думаемъ, что мнѣніе Neumann'a о колебаніи власти
англійскаго Cotton-King'a болѣе основательно. Оно подтвержда-
ется къ тому же, при сравненіи болѣе продолжительнаго періода,
и данными Nasse. Между прочимъ, Nasse приводитъ (по Ellisson'y)
данныя о распредѣленіи англійскаго вывоза, изъ которыхъ оказы-
вается, что Англія вынуждается (какъ думаетъ Nasse — таможен-
ной политикой европейскихъ странъ) все болѣе направлять свой
товаръ „на открытые рынки“, какъ ихъ называетъ Nasse, т. е.

въ страны безошлиннаго ввоза, въ числѣ которыхъ первое мѣсто занимаютъ колоніи самой Англіи въ разныхъ частяхъ свѣта. Такъ, 1820 году 95,6⁰/₀ всей вывезенной Англіей пряжи и 50,9⁰/₀ тканей принимала Европа (безъ Турціи), а въ 1880 году она взяла 44,1⁰/₀ пряжи и 10⁰/₀ тканей; за то Остѣ-Индіа, получившая въ 1840 году только 18,3⁰/₀ вывоза тканей, въ 1884 приняла уже 40,6⁰/₀. Если при этомъ англійскіе производители находятъ, что конкуренція Индіи для нихъ не опасна, то и здѣсь, можетъ быть, они ошибаются. Правда, Англія все еще имѣетъ значительное преимущество, благодаря возможности выбора сырья, но и все же эти преимущества не такъ велики, какъ прежде.

Во всякомъ случаѣ, неблагопріятный результатъ сказался въ этой отрасли фабричной промышленности, которая перерабатываетъ заморское сырье,—раньше, чѣмъ въ другихъ, и понятно почему. Сырье это прежде не могло быть перерабатываемо на континентѣ, вслѣдствіе трудности передвиженія его внутрь страны отъ портовъ. Теперь этому сырью открытъ былъ доступъ къ тѣмъ мѣстамъ внутри континента, которыя представляли наиболѣе удобства для его переработки. Съ другой стороны, тотъ „хлѣбъ промышленности“ (каменный уголь), недостатокъ котораго дѣлалъ невозможнымъ основаніе крупныхъ, способныхъ конкурировать съ англійскими, фабрикъ въ мѣстахъ удаленныхъ отъ мѣста его залеганія, теперь также получилъ возможность передвигаться на значительныя разстоянія и, такимъ образомъ, какъ заморскій матеріалъ — изъ портовъ — такъ и каменный уголь — изъ копей, — получили возможность соединиться въ мѣстахъ, гдѣ оказались какія-либо удобства для основанія хлопчатобумажныхъ фабрикъ. Хлопчатобумажная промышленность относительно быстрѣе пошла этимъ путемъ, потому что продуктъ ея по относительной дешевизнѣ (сравнительно съ другими тканями) — составляетъ предметъ потребленія массы населенія и въ странахъ экстенсивныхъ, болѣею частью бѣдныхъ, не менѣе, а даже болѣе, чѣмъ въ странахъ высоко культурныхъ, болѣе богатыхъ, — какъ совершенно вѣрно указываетъ Nasse. Но, кромѣ того, здѣсь имѣетъ значеніе и самое качество матеріала, на первомъ мѣстѣ цѣнность его. Цѣна хлопка и теперь еще (не смотря на значительное пониженіе за послѣдніе годы) для лучшихъ сортовъ зна-

чительно выше цѣнъ главнаго его конкуррента — льна. Такъ, 10 мая н. с. (1890 г.) важнѣйшіе рынки Англіи (Ливерпуль и Манчестеръ) показываютъ цѣну хлопка „упланъ мидлингъ“ — $6\frac{7}{16}$ и до $6\frac{4}{16}$ пенс. за англійскій фунтъ, что составляетъ (низшая) 5 руб. 40 коп. мет. за пудъ, тогда какъ для льна важнѣйшій англійскій рынокъ (Дунди) показываетъ 9 мая какъ высшую цѣну для поименованныхъ сортовъ (2 крона изъ Архангельска) 40,64 мет. руб. за берковецъ или почти ровно 4 р. за пудъ. (Вѣстн. Фин. N. 18, 1890). Благодаря высокой цѣнѣ своей, хлопокъ легче могъ быть доставляемъ во внутрь страны; при этомъ, возможность производить продуктъ — потребляемый массами населенія именно въ странахъ болѣе бѣдныхъ, малокультурныхъ — вызвала и здѣсь возникновеніе сразу предпріятій значительныхъ размѣровъ, работающихъ наиболѣе дешево и потому легче выдерживающихъ конкуренцію съ производителями высококультурныхъ странъ ¹⁾.

Значительную противоположность съ этимъ производствомъ представляетъ желѣзодѣлательное, да и всѣ вообще горные промыслы. Первоначальный матеріалъ (руда) въ этомъ производствѣ на столько дешевъ, что только при исключительныхъ условіяхъ можетъ быть транспортируемъ на сколько нибудь значительныя разстоянія. Это обстоятельство въ числѣ другихъ причинъ (о которыхъ скажемъ ниже) было причиною того, что въ желѣзодѣла-

¹⁾ Чтобы показать, какъ быстро идетъ развитіе хлопчатобумажнаго дѣла именно въ новыхъ странахъ (экстенсивныхъ) приведемъ только немного цифръ *).

	Въ южной части Соед. Штатовъ.			въ Индіи		
	веретенъ	ткацкихъ станковъ	Потреблено хлопка тыс. кипъ	веретенъ	ткацкихъ станковъ	Потреблено хлопка тыс. кипъ
1886/7	1213346	27963	398	2421290	18536	796
1879/80	559320	12329	—	1461590	13592	—
1880/1	—	—	205	—	—	379
Увеличеніе сравн.						
съ 1879/80 или 1880/81	654026	15634	193	959700	5034	347
Къ 1886/7 на %	117%	127%	94%	65 $\frac{2}{3}$ %	37 $\frac{1}{3}$ %	91%

*) Заимствуемъ изъ статьи E. Nasse: Das Sinken d. Warenpreise während der letzten fünfzehn Jahre. (Jahrbüch. f. Nat.-Oek. u. Stat. N. F. B. XVII. p. 61.

тельномъ производствѣ положеніе Англіи начало колебаться несравненно позднѣе, чѣмъ въ хлопчатобумажномъ. Дѣйствительно, по отношенію къ послѣднему мы привели выше цифры Neumann'a, изъ которыхъ видно, что Англія въ 1856 г. перерабатывала еще 60,3% всего ввозимаго въ Европу хлопка, въ 1868 же только 58,3%, въ 1882—83 гг. 52,3%. Иначе говоря, доля континента за это время поднялась съ 39,7 до 47,7, т. е. увеличилась на 21,5%. Совершенною противоположностью съ этимъ ходомъ развитія показываетъ желѣзнодорожная промышленность: здѣсь значеніе Англіи не только по отношенію къ европейскому производству, но и по отношенію къ производству всего міра достигаетъ maximum'a не въ концѣ пятидесятихъ, а въ срединѣ семидесятихъ годовъ, когда Англія производила 48,6% всемірнаго и 55,5% европейскаго производства желѣза. Въ частности, относительно 1868 г. здѣсь доля континента въ производствѣ 1883 не только не повысилась, но понизилась. Это обстоятельство, кромѣ указанной причины, объясняется особенностями самаго производства, которыя присущи ему какъ отрасли горнаго промысла. Горные промыслы составляютъ, такъ сказать, привиллегію экономически развитыхъ, интенсивныхъ странъ; въ странахъ же экстенсивныхъ, съ рѣдкимъ населеніемъ, съ мало развитой промышленностью, наоборотъ, имѣются всѣ условія для сбыта тамъ въ большомъ количествѣ угля и желѣза, ибо здѣсь развитіе горнаго мѣстнаго промысла встрѣчаетъ значительныя препятствія, какъ мы отчасти указывали уже выше ¹⁾).

Удобство сбыта продуктовъ горнаго промысла обусловливается здѣсь тѣмъ, что желѣзныя дороги служатъ въ экстенсивныхъ странахъ (главнымъ образомъ земледѣльческихъ), можно сказать, исключительно для вывоза сырья, именно продуктовъ земледѣлія, которые и составляютъ прямые грузы этихъ дорогъ, направляемые къ портамъ или вообще за границу области. Количество обратныхъ грузовъ здѣсь въ началѣ, тотчасъ по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, — незначительно, сравнительно съ прямыми. Предметами ввоза въ это время служатъ почти исключительно продукты обрабатывающей

¹⁾ См. отдѣлъ III, гл. 3, § 1-ый.

промышленности. Но, какъ только желѣзнодорожныя правленія поняли справедливость того правила, что всякій тарифъ на грузъ, наполняющій обратный вагонъ, выгоденъ, какъ скоро онъ оплачиваетъ разность расходовъ транспорта собственно (traffic) пустого и полного вагона (Hadley), — то для нихъ такіе товары, какъ уголь или желѣзо, являются какъ нельзя болѣе желательнымъ обратнымъ грузомъ и въ виду этого тарифъ на нихъ ставится очень маленькій, почему они могутъ доставляться на сравнительно далекое разстояніе отъ портовъ или вообще отъ границы внутрь страны.

Но мало этого: въ странахъ земледѣльческихъ, какъ сказано, не существуетъ условій, благопріятствующихъ добыванію туземныхъ матеріаловъ этого рода. Первое изъ этихъ условій — возможность веденія дѣла въ обширномъ размѣрѣ. для чего не существуетъ здѣсь ни достаточнаго размѣра капиталовъ, ни обезпеченнаго сбыта, ни — что еще важнѣе — достаточнаго числа рабочихъ. Именно послѣднее, въ гораздо большей степени, чѣмъ отсутствіе капиталовъ, затрудняетъ расширеніе предпріятій; это потому, что производства эти (т. е. собственно добываніе горныхъ продуктовъ изъ нѣдръ земли) требуютъ на первомъ мѣстѣ огромнаго числа рабочихъ рукъ, а въ нихъ-то здѣсь и чувствуется всегда недостатокъ. Значеніе этого фактора часто пренебрегается; а между тѣмъ намъ кажется чрезвычайно важнымъ установить, что эти виды производствъ не могутъ развиваться въ странахъ малонаселенныхъ и экстенсивныхъ. Потому мы остановимся нѣсколько долѣе на этомъ пунктѣ и воспользуемся данными послѣдней нѣмецкой переписи, сгруппированными въ статьѣ Кольмана ¹⁾.

По этимъ даннымъ всѣ 3 1/2 милл. германскихъ промышленныхъ предпріятій распредѣлялись по величинѣ слѣдующимъ образомъ. Безъ помощниковъ, т. е. однимъ хозяиномъ, велось 1907633 предпріятія; съ 1—5 помощниками 1000661, отъ 6 до 50 занятыхъ лицъ — 87187 предпріятій и болѣе 50 лицъ — 2974 предпріятія. Въ противоположность этому распредѣленію, показываю-

¹⁾ См. Kollmann. Die gewerbliche Entfaltung im deutschen Reich f. Gesetzgebung, Verwaltung etc. 1887. 3 u. 4 Heft.

щему огромное преобладаніе мелкихъ предпріятій ¹⁾, группа, носящая названіе горное и рудное дѣло и соляной промыселъ (Bergbau, Hütten- und Salinenwesen) показываетъ слѣдующее распре-
дѣленіе:

безъ помощн.	1—5 помощн.	6—50 пом.	свыше 50 лицъ
81	491	905	1111
или въ % 3,1	19	35	42,9

Такого огромнаго процента большихъ и даже среднихъ (6—50 лицъ) предпріятій нѣтъ ни въ какой иной рубрикѣ промысловъ; для среднихъ (6—50) maximum даютъ затѣмъ полиграфскія (типо- и лито-графіи и пр.) предпріятія (22,5%); для крупныхъ—химическія производства (2,7%); для остальныхъ же производствъ участіе крупныхъ предпріятій выражается обыкновенно долями процента.

Анализируя далѣе производства, ведущіяся однимъ хозяиномъ, безъ помощниковъ, Кольманъ говоритъ: „обращаясь къ отдѣльнымъ промысламъ, мы найдемъ немаловажный рядъ такихъ, въ которыхъ совсѣмъ нѣтъ одиночныхъ предпріятій... такъ: въ желѣзныхъ рудникахъ, никкелевыхъ, кобальтовыхъ и висмутовыхъ плавильняхъ (Hütten), при соледобываніи, въ угольныхъ рудникахъ.“

При болѣе детальной группировкѣ производствъ по величинѣ находимъ, что среди горныхъ промысловъ (обозначая такъ для краткости вышеуказанную группу) находится предпріятій съ числомъ рабочихъ (кромя самыхъ малыхъ):

6—10	11—50	50—200	201—1000	болѣе 1000	всего
188	117	611	412	81	2016
или 9,32%	35,56	30,3	20,78	4,04	—

Въ предпріятіямъ послѣдней группы (свыше 1000 рабочихъ) во всей Германіи причисляется всего 127 и слѣдовательно ²/₃ ихъ принадлежитъ горнымъ промысламъ; во многихъ отрасляхъ производства такого размѣра предпріятій совсѣмъ нѣтъ, да и тамъ, гдѣ они есть, они составляютъ ничтожный процентъ общаго числа пред-

¹⁾ Здѣсь не считаны совсѣмъ желѣзнодорожныя предпріятія и такъ называемыя либеральныя профессіи.

пріятій. Такъ, въ машиностроительномъ производствѣ считается 15 изъ общаго числа 4543, т. е. менѣ $\frac{1}{3}\%$; въ прядильно-ткацкихъ производствахъ тоже 15 изъ 9141, т. е. менѣ $\frac{1}{6}\%$; въ горномъ же промыслѣ цѣлыхъ 4%! Такъ точно и предпріятія второй величины (201—1000), составляющія свыше 20 % горныхъ предпріятій, имѣющихъ 5 рабочихъ и 16,19% всѣхъ ихъ вообще, — въ другихъ отрасляхъ имѣютъ ничтожное значеніе. Наибольшее абсолютное число производствъ этого размѣра (451) даетъ прядильно-ткацкое, гдѣ, однако, эта цифра представляетъ всего 5% предпріятій, имѣющихъ болѣе 5 рабочихъ и только 1,47% всѣхъ предпріятій этого рода.

Еще рѣзче выступаетъ передъ нами преобладаніе крупныхъ предпріятій спеціально въ производствѣ угля, если мы раздѣлимъ всю группу „горныхъ промысловъ“ на ея отдѣльныя части. Тогда окажется, что среднія предпріятія, имѣющія отъ 6 до 50 рабочихъ, преобладаютъ въ слѣдующихъ отрасляхъ:

(Солеварняхъ)

соляныхъ промыслахъ	42	или 58,33%	всѣхъ предпріятій
рудникахъ бурого угля	298	„ 57,97 „	этого рода
коксовальныхъ заведен.	45	„ 56,96 „	

Наоборотъ, къ производствамъ, въ которыхъ болѣе 50% предпріятій содержитъ выше 50 рабочихъ каждое, принадлежать:

каменноугольныя копи	305 предп.	или 85,44%
соляныя копи (добываніе камен. соли)	11 „ „	68,75 „

Такого процента, какъ въ каменноугольномъ дѣлѣ, крупныя предпріятія достигаютъ только въ одной отрасли — свеклосахарномъ производствѣ, гдѣ 346 предпріятій или 88,72% принадлежать этой категоріи. Наконецъ, къ отраслямъ, въ которыхъ наиболѣе крупныя предпріятія — свыше 1000 рабочихъ, — составляютъ свыше 1%, будутъ принадлежать:

каменноугольныя копи	44 предпріятія	12,33%
добываніе рудъ (кромя желѣзной)	15 „	7,04 „
соляныя копи	1 „	6,25 „
производства желѣза и стали	18 „	2,14 „
серебряныя, свинцовыя, мѣдные и проч.		
рудники	2 „	1,49 „

фабрикація паровыхъ машинъ	5	„	2,29%
„ анилина	1	„	3,70 „

Слѣдовательно и здѣсь опять, кромѣ послѣднихъ двухъ группъ, насчитывающихъ всего 6 предпріятій, — фигурируютъ исключительно горные промыслы и на первомъ мѣстѣ каменноугольное производство: крупныя предпріятія этого рода составляютъ 54,3% всехъ горныхъ предпріятій этого размѣра (81). Въ силу такого господства крупныхъ предпріятій, понятно, что и главная масса рабочихъ должна быть сосредоточена здѣсь. И дѣйствительно, изъ всего количества занятыхъ въ горномъ дѣлѣ рабочихъ 94,7% принадлежитъ крупнымъ предпріятіямъ (болѣе 50 рабочихъ) и 4,9% среднимъ (6—50 рабочихъ). На каждое горное предпріятіе приходится, поэтому, въ среднемъ почти 165 рабочихъ, тогда какъ ни для одной изъ остальныхъ группъ цифра эта не превышаетъ 11, а въ среднемъ для всехъ производствъ Германія спускается до 2,4. Въ частности по отдѣльнымъ отраслямъ горнаго дѣла цифры эти измѣняются слѣдующимъ образомъ:

	на 1 предпріятіе
Въ рудникахъ, кромѣ добывающихъ желѣзн. руду	234 рабочихъ
„ желѣзныхъ	99,2 въ сред-
въ производствѣ желѣза и стали	135,9 немъ
въ каменноугольныхъ копяхъ	487,1
въ копяхъ бураго угля и фабрикаціи брикетовъ	
изъ него	48,5

Эти цифры говорятъ сами за себя; мы только замѣтимъ еще, что изъ производствъ, имѣющихъ дѣло съ обработкой металловъ (дальнѣйшей, послѣ добыванія изъ рудъ) имѣютъ до 40 человекъ на каждое предпріятіе чугунолитейное и желѣзоэмалировочное; постройка паровыхъ машинъ до 127,8 рабочихъ, тогда какъ приготовленіе всякихъ иныхъ машинъ только 34,8. Значитъ, въ этихъ желѣзо-передѣлывающихъ производствахъ предпріятія далеко не такъ крупны (за исключеніемъ постройки паровыхъ машинъ), какъ въ предпріятіяхъ занятыхъ добываніемъ матеріаловъ для этого производства, т. е. желѣза и каменнаго угля. Потому, если для странъ земледѣльческихъ и рѣдконаселенныхъ чрезвычайно трудно кон-

куррировать съ болѣе старыми и густонаселенными странами въ дѣлѣ добычи первоначальныхъ горнозаводскихъ матеріаловъ, какъ уголь и желѣзо, то, вмѣстѣ съ тѣмъ, — относительно легко для этихъ странъ заняться обработкой уже готовыхъ матеріаловъ, разъ они имъ доставлены. Вотъ почему, всегда и вездѣ эти отрасли перерабатывающей металлы промышленности развивались раньше, чѣмъ собственно добываніе самыхъ первоначальныхъ матеріаловъ. Какъ показываютъ данныя Nasse къ числу производствъ до нѣкоторой степени представляющихъ также привиллегію интенсивныхъ странъ слѣдуетъ отнести, при условіяхъ современной техники (железные пароходы) и судостроеніе. Этотъ фактъ, однако, есть слѣдствіе, во 1-хъ, вышеуказаннаго, т. е. невозможности для экстенсивныхъ странъ развить у себя горные промыслы; во 2-хъ, той громадности предпріятій судостроенія и соединеннаго съ нимъ непосредственно вида — постройки паровыхъ машинъ и въ 3-хъ, въ немалой можетъ быть степени — торговой политики экстенсивныхъ странъ, — именно высокихъ пошлинъ на матеріалы производства — желѣзо и сталь и даже (какъ у насъ) и на каменный уголь ¹⁾.

Значительное развитіе желѣзодѣлательнаго и каменноугольнаго производства въ Соединенныхъ Штатахъ, повидимому, противорѣчитъ нашему утвержденію, что горные промыслы не прививаются въ экстенсивныхъ странахъ, къ числу которыхъ, безъ сомнѣнія, слѣдуетъ отнести и Соединен. Штаты. Однако, по ближайшемъ изслѣдованіи, оказывается, что этотъ фактъ не можетъ служить опроверженіемъ нашего положенія, такъ какъ развитіе горнаго промысла Соед. Штатовъ вызвано совершенно исключительными обстоятельствами. Во 1-хъ, значительное удаленіе ихъ отъ интенсивныхъ странъ Западной Европы служило, само по себѣ, какъ бы пошлиной, ограждавшей мѣстное производство отъ конкуренціи ввозныхъ продуктовъ, особенно при условіи бѣльшей медленности движенія судовъ, какая существовала еще весьма недавно. Во 2-хъ, развитіе значительной сѣти желѣзныхъ дорогъ (строившихся, надо сказать, до 70-хъ годовъ главнымъ образомъ изъ англійскаго желѣза) увеличило въ значительной мѣрѣ запросъ на желѣзо и уголь, и это, —

¹⁾ Сколько намъ удалось узнать, каменный уголь во всѣ страны міра, за исключеніемъ Россіи, ввозится безпошлинно.

при не малой, къ тому же, пошлѣнїи на первое, — дало возможность развиться горнымъ предпрїятїямъ, на первомъ мѣстѣ желѣзодѣлательному и каменноугольному производствамъ. Но всѣ эти обстоятельства не могли бы еще дать возможность для Америки развить свое горное дѣло, если бы, въ 3-хъ, Европа не выслала ей той огромной рабочей арміи, которая двинулась въ Соединен. Штаты особенно съ середины шестидесятыхъ годовъ цѣлыми сотнями тысячъ лицъ, находящихся въ періодѣ наибольшей рабочей силы ¹⁾. При помощи этой то рабочей силы Соединенные Штаты и развили свои горные промыслы. При всемъ томъ и до сихъ поръ производство послѣднихъ служить исключительно мѣстнымъ потребностямъ и на первомъ мѣстѣ желѣзнымъ дорогамъ. Мы, къ сожалѣнію, не имѣемъ подъ руками данныхъ относительно распредѣленія потребленія угля по различнымъ назначенїямъ, какъ это имѣется относительно Англіи и Франціи (Neumann-Spallart), но сказанное можно подтвердить распредѣленіемъ сырого желѣза (чугуна — Roheisen). Тогда какъ Англія выдѣлала въ 1884 г. только 813,4 тыс. тоннъ рельсовъ, а въ 1885 даже только 711,2 тыс. т., Соедин. Штаты въ тоже время выдѣляли 1038,3 тыс. и 989,4 тыс. тоннъ; эти

¹⁾ Процентное распредѣленіе американской иммиграціи по возрастамъ сравнительно съ Германіей выражается слѣдующимъ образомъ:

Германія (1880 г.) Иммигранты Соед. Штатовъ (1880—83 г.)

моложе 15 лѣтъ	35,6	22,1
отъ 15 до 40 лѣтъ	38,2	68,0
старше 40 лѣтъ	26,2	9,9

Число вселившихся въ Соед. Штаты съ 1851 по 1884 г. превышаетъ 10 милл. По отдѣльнымъ годамъ эта масса распредѣляется весьма неравномерно: начиная съ голодныхъ годовъ въ Ирландіи, 1848 г., когда она впервые достигаетъ 226,5 тыс., она поднимается къ 1854-му до 427,8 тыс. потомъ быстро падаетъ и достигаетъ въ 1862-омъ году minimum'a въ 89 тыс.; затѣмъ слѣдуетъ вновь быстрое повышеніе съ 174-хъ тыс. въ 1863 г. до 459 тыс. въ 1873. Но съ этого года идетъ вновь пониженіе достигающее maximum'a въ 1878 г., когда число иммигрантовъ спускается до 158 тыс. 1879 годъ даетъ, однако, уже 179 тыс., 1880—457 тыс., 1881—669 тыс., и въ 1882 г. достигается maximum когда-либо бывшихъ вселеній, именно—789 тыс. Съ 1883 г. вновь начинается уменьшеніе цифры, именно: 1883 г.—603 тыс., 1884—518 тыс. и 1885—только 388 тыс. Въ общей сложности послѣднія шесть лѣтъ дали Соед. Штатамъ 3424 тыс. гражданъ, а изъ этого числа 1915 тыс. въ первые 3 года. (См. M. Sering Amerik. Concurrentz p. 77 и 82).

цифры составляют процентовъ произведеннаго въ соответствующій годъ каждой страной чугуна: для Англіи — 12,49% и 9,44%, для Соединен. Штатовъ — 24,94% въ 1884 г. 24,08% въ 1885 г. Такъ точно и производство стали здѣсь относительно гораздо болѣе, чѣмъ въ Англіи (см. Neum. Spall. Ueb. 1883 p. 332—338). Только эта возможность передѣлывать добываемый чугунъ тотчасъ на мѣстѣ въ такіе относительно высокоцѣнные продукты, какъ рельсы и сталь, служащіе для мѣстнаго потребленія — рельсы исключительно, а сталь главнымъ образомъ для желѣзныхъ дорогъ — и дали возможность развиться здѣсь горнымъ промысламъ. Къ этому нужно, наконецъ, прибавить, что самое развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ содѣйствовало развитію горныхъ промысловъ не только тѣмъ, что желѣзныя дороги явились главными потребителями продукта, но и тѣмъ, что они доставляли очень удобные пути для сбыта ¹⁾. Но при всѣхъ своихъ успѣхахъ въ горныхъ промыслахъ Соединен. Штаты не развили у себя до сихъ поръ ни производства паровыхъ машинъ (это видно изъ того, что Schöffle, перечисляя производства, стоимость продукта коихъ превышаетъ 30 милл. дол. не называетъ совсѣмъ производства паровыхъ машинъ), а благодаря этому и относительно большей — сравнительно съ англійской (и даже нѣмецкой) стоимости производства здѣсь желѣза и стали (на что также указываетъ Schöffle), они не могли развить у себя и судостроенія, разъ оно нуждалось въ этихъ матеріалахъ ¹⁾.

Но если, такимъ образомъ, горные промыслы, благодаря особенностямъ въ техникѣ ихъ, остаются, и можетъ быть, еще довольно долго останутся до нѣкоторой степени привилегіей странъ интенсивныхъ, то все-же вообще послѣ всего сказаннаго, мы считаемъ себя въ правѣ сдѣлать выводъ, что желѣзныя дороги и вообще паровые пути сообщенія содѣйствуютъ разсѣянію промышленной (не земледѣльческой) дѣятельности, распредѣленію ея какъ по

¹⁾ См. приведенныя данныя о движеніи грузовъ по жел. дор. Соед. Штатовъ. (Табл. VII, стр. 368).

²⁾ По отношенію къ развитію желѣзодѣлательнаго производства дѣло вовсе не въ пошлинахъ, или по крайней мѣрѣ далеко не въ нихъ однихъ, какъ думаетъ Nasse (Das Sinken der Waarenpreise. Jahrb. f. Nat. Oek. u. Stat. N. F. V. XVII p. 66).

большему числу мѣстъ (городовъ) на территоріи даннаго государства, такъ и по различнымъ государствамъ. Мы считаемъ этотъ выводъ тѣмъ болѣе правильнымъ, что сами суда Англіи, беря въ видѣ балласта каменный уголь, вынуждены доставлять его въ континентальные порты по очень низкому тарифу, вслѣдствіе чего эти порты получаютъ возможность развить у себя отрасли промышленности, прежде недоступныя для нихъ за недостаткомъ топлива. Такъ точно, эти суда транспортируютъ и другой, не менѣе важный для многихъ отраслей промышленности матеріалъ — желѣзо, доставляя тѣмъ континенту возможность, съ одной стороны, конкурировать съ Англіей въ прямой переработкѣ этого матеріала, а съ другой — строить желѣзныя дороги, которыя, съ своей стороны, содѣйствуютъ уничтоженію преимуществъ географическаго положенія Англіи.

Весь этотъ процессъ явился, къ тому-же, естественнымъ слѣдствіемъ хода развитія техники производства и прежде всего въ самой Англіи. Каждый отдѣльный промышленникъ, конечно, отправляя на континентъ тотъ или другой матеріалъ, имѣлъ въ виду только личныя выгоды: расширеніе производства и сбыта представляло для него ясныя и очевидныя выгоды. Чѣмъ шире, однако, развивалось производство, особенно такихъ матеріаловъ какъ уголь и желѣзо, тѣмъ менѣе могла туземная промышленность потребить весь произведенный матеріалъ, и тѣмъ болѣе, слѣдовательно, росла потребность сбыта на сторону, за границу, а этотъ сбытъ содѣйствовалъ, въ свою очередь, и продолжаетъ еще содѣйствовать развитію въ другихъ государствахъ тѣхъ отраслей промышленности и тѣхъ видовъ предпріятій (машиностроеніе и желѣзныя дороги), которые являются потребителями указанныхъ матеріаловъ (угля и желѣза). Наконецъ, присутствіе развившихся на счетъ англійскихъ или вообще ввозныхъ — матеріаловъ — отраслей производства служить поощреніемъ мѣстной добычѣ потребляемыхъ ими матеріаловъ, и, въ концѣ концовъ, въ странѣ, по мѣрѣ развитія ея вообще, являются и болѣе развитые горныя промыслы, могущіе, по крайней мѣрѣ, удовлетворять мѣстной потребности, которая тѣмъ временемъ значительно возрасла. Такимъ образомъ въ предвидимомъ уже теперь будущемъ, мы можемъ предсказать дальнѣйшее

пониженіе преобладанія Англіи и въ этой отрасли промышленности; а возможность такого предвидѣнія и несомнѣнная зависимость предсказуемаго результата отъ качествъ современныхъ паровыхъ путей сообщенія еще болѣе убѣждаетъ насъ въ правильности вывода, что эти пути сообщенія содѣйствуютъ разсѣянію промышленности.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Вліяніе парового транспорта на торговлю и цѣны.

§ 1. Вліяніе усовершенствованнаго транспорта собственно на ходъ торговли, т. е. размѣры оборотовъ и измѣненіе способовъ веденія ея, достаточно характеризованы изслѣдованіями различныхъ ученыхъ, потому мы только вкратцѣ перечислимъ важнѣйшія характерныя условія, тѣмъ болѣе, что это имѣетъ только отдаленное отношеніе къ нашему предмету и отчасти измѣненія эти характеризуются уже вышесказаннымъ.

Для характеристики размѣровъ торговыхъ оборотовъ имѣются до сихъ поръ сколько нибудь могущія претендовать на точность свѣдѣнія только о внѣшней торговлѣ, изъ которыхъ мы приведемъ немногія цифры за послѣднее время. „Мы вычислили, — говоритъ Neumann-Spallart. (Uebers. 1883 р. 545), — цифру всей внѣшней торговли для 1860 г. круглымъ числомъ въ 29 милліардовъ марокъ, а для 1865 г. — въ 35 милліард. марокъ; полагая, что этотъ приростъ распредѣлялся равномерно на весь періодъ, найдемъ, что цѣнность оборотовъ внѣшней торговли въ 1863 году составляла около 32 милліард. м; въ 1882 — 83 г. они достигли своей высшей точки въ 67 милліард. мар.“ Вслѣдъ за этимъ послѣднимъ годомъ, однако, — вслѣдствіе необыкновенно сизьнаго пониженія цѣнъ важнѣйшихъ товаровъ, — послѣдовало значительное сокращеніе цѣнности международнаго обмѣна, которое Neumann называетъ прямо „ужасающимъ.“ Приростъ цѣнности оборотовъ, конечно, и въ промежуточные годы не былъ равномеренъ, но въ послѣдніе годы паденіе, дѣйствительно, далеко превосходитъ тѣ от-

клоненія въ сторону пониженія, которыя встрѣчались въ предше-
ствующие годы.

Слѣдующая таблица показываетъ ежегодный приростъ или из-
мѣненіе оборотовъ всемірной торговли (Neumann-Spall. Uebers.
1883/4 р. 546—7).

Въ среднемъ за годъ отъ 1860 до 1865	+	982	милліард. мар.
„ „ „ 1865 — 1872	+	2166	„
„ „ „ 1872 — 1873	+	1620	„
„ „ „ 1873 — 1874	—	505	„
„ „ „ 1874 — 1875	—	234	„
„ „ „ 1875 — 1876	+	103	„
„ „ „ 1876 — 1877	—	69	„
„ „ „ 1877 — 1878	+	1407	„
„ „ „ 1878 — 1879	+	1428	„
„ „ „ 1879 — 1880	+	4040 ¹⁾	„
„ „ „ 1880 — 1881	+	579,1	„
„ „ „ 1881 — 1882	+	2734,5	„
„ „ „ 1882 — 1883	+	738	„
„ „ „ 1883 — 1884	—	2779,2	„
„ „ „ 1884 — 1885	—	3392,4	„

Причины этого пониженія выяснятся ниже; остановимся сна-
чала на томъ общемъ повышеніи, которое характеризуется выше-
приведенными цифрами. Это повышеніе, конечно, зависѣло всецѣло
отъ усовершенствованія транспорта: при прежнихъ транспортныхъ
средствахъ на сушѣ и на морѣ, передвиженіе той массы товаровъ,
которая входитъ нынѣ въ обороты международной торговли, было
совершенно невозможно, тѣмъ болѣе, что значительная часть этихъ
товаровъ передвигается на огромныя разстоянія, напр. изъ Остъ-
Индіи въ Европу и обратно, или изъ Австраліи въ Европу и Аме-
рику и изъ послѣдней также въ Европу, Азію и Австралію, — сло-
вомъ, буквально черезъ весь міръ. Такимъ образомъ, если разма-
тривать современный міръ, какъ „уединенное государство“, то

¹⁾ Эта цифра взята для удобства сравненія, не считая Швейцаріи,
не показанной и въ предшествующихъ цифрахъ.

развѣ что въ наиболѣе центральныхъ, удаленныхъ отъ морей частяхъ континентовъ (особенно Африки и Азіи) остаются еще мѣстности, которыя можно считать лежащими за предѣлами этого государства: во всякомъ-же случаѣ размѣры современнаго „уединеннаго государства“ громадны.

Но затѣмъ, кромѣ количества транспортируемыхъ товаровъ, важно и качество ихъ. Если прежде и существовали сношенія между довольно отдаленными другъ отъ друга странами, то предметомъ обмѣна служили высокоцѣнные товары. Теперь совершенно обратно: наибольшую сумму по цѣнности, а еще болѣе по количеству обращающихся на всемірномъ рынкѣ товаровъ даютъ малоцѣнные громоздкіе товары. Для доказательства достаточно указать, что Neumann-Spallart оцѣниваетъ средній урожай хлѣбовъ всего міра въ 1878 — 81 гг. въ 27 миллиардовъ марокъ; средняя-же цифра оборотовъ всемірной торговли хлѣбомъ даетъ за тотъ-же періодъ 6571,8 миллиард. мар.; урожай 1884 г. оцѣненъ въ 22 миллиард. м., а международный обмѣнъ хлѣба въ 5300,7 милл. мар., т. е. въ томъ и другомъ случаѣ почти 25% по цѣнности хлѣба всѣхъ странъ обмѣнивается на всемірномъ рынкѣ и это составляетъ около 90% цѣнности всемірной торговли. Точно также въ числѣ другихъ, важнѣйшихъ по массѣ и цѣнности товаровъ найдемъ желѣзо, — въ болѣе или менѣе обработанномъ видѣ, — каменный уголь и различные матеріалы для фабрикаціи (хлопокъ, шерсть, ленъ и т. п.). Такое огромное обращеніе малоцѣнныхъ и частью даже быстро портящихся товаровъ (мясо, масло и т. п.) могло возникнуть только при возможности быстрого и дешеваго массоваго транспорта. Но эта сторона дѣла достаточно выяснена въ предъидущемъ, потому мы здѣсь на ней останавливаться не будемъ. Но и въ другихъ отношеніяхъ характеръ торговли существенно измѣнился, благодаря измѣненію условій транспорта. „Обмѣнъ“, — говоритъ Audiganne — „понимаемый въ самомъ широкомъ смыслѣ слова, заключается какъ необходимость — фактъ транспорта. Чтобы транспортъ былъ быстръ, регуляренъ и надеженъ (sûr), вотъ необходимыя требованія коммерческихъ отношеній; но не тѣ-ли это именно условія, которыя доставляютъ желѣзныя дороги? Тысячи выгодъ проистекаютъ изъ самой быстроты, которая торжествуетъ надъ временемъ и простран-

ствомъ, доставляя возможность болѣе частыхъ и болѣе интимныхъ сношеній.“ Быстрота транспорта дѣлаетъ именно возможной доставку на далекое разстояніе такихъ быстро портящихся товаровъ, какъ масло, свѣжее мясо, свѣжія овощи и фрукты и т. п. вмѣстѣ съ тѣмъ быстрота и надежность транспорта даетъ возможность ограничивать запасы разныхъ продуктовъ и матеріаловъ, особенно тамъ, гдѣ храненіе ихъ обходится дорого. Такъ напр., прежде англійскій мельникъ долженъ былъ возможно своевременно запастись хлѣбомъ, чтобы вести дѣло безъ перерыва. Теперь онъ можетъ очень быстро добыть себѣ необходимый матеріалъ и ему нѣтъ надобности имѣть большой запасъ зерна. Далѣе, благодаря той-же быстротѣ и надежности транспорта, уничтожается надобность въ услугахъ различныхъ посредниковъ по торговлѣ. Одинъ крупный мануфактуристъ объяснилъ передъ англійской парламентской коммиссіею происшедшую въ этомъ отношеніи перемѣну на слѣдующемъ примѣрѣ (Чупровъ. Промышл. криз. стр 223). „Двадцать пять лѣтъ тому назадъ обычный ходъ торговли льняными товарами на Нью-Йоркскомъ рынкѣ былъ таковъ: Импортёръ покупалъ товары отъ мануфактуриста и даже не прямо отъ этого послѣдняго, а отъ коммисіоннаго дома въ Манчестерѣ или въ какомъ либо иномъ промышленномъ центрѣ. Ближайшимъ лицомъ, которому импортёръ продавалъ въ Америкѣ ввезенныя льняныя издѣлія, былъ оптовый торговецъ, а этотъ послѣдній затѣмъ сбывалъ свой товаръ розничному торговцу. Теперь все измѣнилось. Импортёръ исчезъ уже съ давнихъ поръ, оптовый торговецъ также быстро устраняется; розничные торговцы Соединен. Штатовъ дѣлаютъ свои заказы большею частью прямо у англійскихъ фабрикантовъ. Вслѣдствіе изложенной перемѣны, товарные запасы импортера и оптоваго торговца совершенно исчезли, а розничный торговецъ держитъ ихъ лишь въ весьма небольшомъ размѣрѣ, вслѣдствіе отсутствія мѣста для ихъ храненія и возможности легко и быстро пополнять ихъ черезъ новые заказы.“ Массу подобныхъ фактовъ уничтоженія посредничества въ другихъ отрасляхъ торговли приводитъ и Nasse ¹⁾.

¹⁾ Ein Blick auf die kommerzielle industrielle Lage Englands p. 102 ff. Jahrb. f. Nat.-Oek. u. Stat. N. F. B. XIV (1887) H. 2.

Наконецъ, тѣ-же качества транспорта, — быстрота и надежность его, — вліяють на регулированіе цѣнъ, какъ мы сейчасъ увидимъ.

§ 2. Развѣтіе всемірной торговли, возможность полученія съ меньшими транспортными расходами продуктовъ одного и того-же рода изъ самыхъ разнообразныхъ странъ — не могли, конечно, не отозваться и на цѣнахъ продуктовъ. Уже à priori можно прійти къ выводу, что непосредственнымъ результатомъ удешевленія транспорта и расширенія района снабженія даннымъ продуктомъ должно быть уравниеніе цѣнъ въ различныхъ мѣстахъ. Это уравниеніе особенно рѣзко обнаруживается, по многимъ причинамъ, на цѣнахъ продуктовъ земледѣлія и затѣмъ вообще болѣе малоцѣнныхъ, объемистыхъ продуктовъ. Дѣйствительно, въ прежнее время цѣны хлѣба въ каждомъ данномъ мѣстѣ опредѣлялись, можно сказать, исключительно величиной урожая въ томъ, всегда ограниченномъ районѣ, который снабжалъ этотъ рынокъ хлѣбомъ. „Цѣна хлѣба“, — говоритъ de Foville, — „падала тамъ, гдѣ онъ былъ въ изобиліи, до уровня раззорительнаго для производителя, и наоборотъ, тамъ, гдѣ былъ дефицитъ, она становилась неприступной. Передъ нами лежатъ, — продолжаетъ этотъ авторъ, — реестры годовыхъ цѣнъ пшеницы въ Страсбургѣ, Лондонѣ, Оксфордѣ и Парижѣ за цѣлыя столѣтія. Сравнивая ихъ между собою, мы находимъ такую огромную разницу въ цѣнахъ различныхъ рынковъ въ близкіе промежутки времени, что едва вѣрится этимъ показаніямъ.“ Въ Англіи, благодаря морскому пути, разность въ цѣнахъ близкихъ рынковъ никогда не достигала такой величины, какъ на континентѣ, гдѣ напр. въ 1650—1652 гг. и 1661—1663 гг. около Парижа гектолитръ пшеницы стоилъ 30—35—40 фр., а въ Страсбургѣ цѣна его не превосходила 7 или 8 франк. И обратно: въ 1623 г. голодающій Эльзасъ платилъ за хлѣбъ въ 4 раза дороже Парижа (de Foville. 235). Эта зависимость цѣны хлѣба отъ величины урожая выражена была Davenant'омъ и King'омъ ¹⁾ въ видѣ слѣдующаго положенія: когда дефицитъ урожая составляетъ $\frac{1}{10}$ средняго потребленія, то повышеніе цѣны, по сравненію съ средней, будетъ $\frac{3}{10}$; дефи-

¹⁾ Tooke u. Newmarch, deutsch von Asher Geschichte und Bestimmung der Preise etc. Dresden. 1858. В. I р. 5.

цить въ $\frac{2}{10}$ —вызываетъ повышеніе на $\frac{8}{10}$, въ $\frac{3}{10}$ —на $\frac{16}{10}$, въ $\frac{4}{10}$ до $\frac{28}{10}$ и, наконецъ, дефицитъ въ $\frac{5}{10}$ производить повышеніе цѣны на $\frac{45}{10}$ или въ $5\frac{1}{2}$ разъ. Это эмпирически выведенное правило, безъ сомнѣнія, во многихъ случаяхъ оправдывалось. Понятно, что пока сухопутный транспортъ совершался по обыкновеннымъ грунтовымъ дорогамъ, по которымъ, по de Foville'ю, во Франціи перевозка гектолитра на 250 лье стоила 20 фр. (2 сантим. километр.) до тѣхъ поръ колебанія цѣнъ во времени и пространствѣ должны были продолжаться. И дѣйствительно, еще въ 1801 году цѣна въ департаментѣ La-Marne была 11 фр., а въ департаментѣ Alpes-Maritimes—46 фр. за гектолитръ пшеницы; въ 1817 году цѣна въ разныхъ департаментахъ колеблется между 36 и 81 фр. и въ 1847 г. разница доходить до 20 франк. Естественно, когда началось развитіе промышленности или правительство увидѣло себя вынужденнымъ покровительствовать этому развитію, какъ это было во Франціи во время Кольбера, то пришлось наложить запрещеніе на вывозъ хлѣба. Колебанія цѣнъ хлѣба были необыкновенно вредны для промышленности, ибо въ послѣднемъ счетѣ рабочая плата должна была сообразоваться съ цѣною хлѣба, а потому и въ ней происходили значительныя колебанія и промышленникъ, благодаря этому, никогда не могъ опредѣлить заранее съ достаточною точностью стоимость производства продукта и всегда долженъ былъ дѣйствовать на рискъ. Запрещеніе вывоза хлѣба имѣло особенно большое значеніе для Франціи, гдѣ болѣе плодородныя провинціи лежатъ на окраинахъ государства, при морѣ, откуда—при существовавшихъ въ то время сухопутныхъ дорогахъ, — вывозъ за границу былъ несравненно удобнѣе, чѣмъ внутрь страны ¹⁾. Разумѣется, не вездѣ существовало запрещеніе вывоза хлѣба, но вездѣ существовали стѣсненія торговли. Англія практиковала чаще запрещеніе ввоза хлѣба, но и это запрещеніе, какъ запрещеніе вывоза изъ Франціи въ одинаковой мѣрѣ препятствовали свободному ходу международной торговли. Такія же запрещенія практиковали и нѣмец-

¹⁾ Интересныя данныя по этому вопросу собраны г. Avetis Arashkianz, въ его книгѣ: *die französische Getreidehandelspolitik bis zum Jahre 1789.* (Staats- und Social- wissenschaftliche Forschungen herausgegeben von G. Schmoller. B. IV. H. 3).

кія государства, напр., Пруссія, съ ея системой запасныхъ хлѣбныхъ магазиновъ, служившихъ для снабженія населенія во время дурныхъ урожаевъ и наполнявшихся во время урожаевъ болѣе изобильныхъ. Конечно, отсутствіе международной хлѣбной торговли, или вообще весьма слабый международный обмѣнъ до конца прошлаго столѣтія, объясняются многими причинами, въ числѣ которыхъ по отношенію къ хлѣбу имѣла значеніе и меньшая плотность населенія Европы, но все-же, — какъ это ясно отчасти изъ сказаннаго выше о развитіи промышленности, — то международное раздѣленіе труда, которое считается характерной чертой современнаго періода, явилось-бы, безъ сомнѣнія, раньше, если-бы пути сообщенія не были такъ плохи.

Со введеніемъ парового транспорта и уменьшеніемъ стоимости провоза сдѣлались невозможны ни тѣ колебанія цѣнъ, особенно хлѣба, въ каждомъ данномъ мѣстѣ, ни та разница въ цѣнахъ близкихъ рынковъ, которыя наблюдались раньше. Дѣйствительно, начиная съ 1859 г., во Франціи разница цѣнъ въ разныхъ департаментахъ ни разу не переходитъ 4,61 фр., при чемъ въ десятилѣтіе 1859 — 1868 г. она равна въ среднемъ 3,08, а въ десятилѣтіе 1869 — 1878 только 2,67 фр. Но уравниеніе цѣнъ происходитъ не только на пространствѣ одного государства, оно охватываетъ, можно сказать, весь міръ. Изъ таблицы цѣнъ пшеницы во Франціи, Нью-Йоркѣ и Одессѣ въ періодъ съ 1844 по 1878 г., приведенной de Foville'емъ, — видно, что въ первое десятилѣтіе средняя максимальная разность цѣнъ указанныхъ мѣстъ достигаетъ до 12,22 франк., повышаясь въ отдѣльные годы до 16,17 и даже 22 франк. Слѣдующее десятилѣтіе разница въ среднемъ достигаетъ только 7,51 фр. и при этомъ и по отдѣльнымъ годамъ ни разу не поднимается выше 11,58, а слѣдующій максимумъ не достигаетъ и 10; въ десятилѣтіе 1865—74 гг., наконецъ, средняя будетъ 5,34, не достигая ни разу 8-и и понижаясь въ послѣдніе два года ниже 2, въ дальнѣйшіе годы 1875—1877 гг. разность не превышаетъ въ среднемъ 2,12 фр. Уменьшеніе разности цѣнъ въ разныхъ мѣстахъ зависитъ, на первомъ мѣстѣ, отъ уменьшенія транспортныхъ расходовъ, а въ связи съ уменьшеніемъ разности цѣнъ въ данномъ мѣстѣ, это указываетъ на усиливающееся постоянство цѣнъ во всѣхъ мѣстахъ. Такое уравниеніе цѣнъ въ разныхъ провинціяхъ Пруссіи

и въ цѣломъ прусскомъ королевствѣ, сравнительно съ таковымъ же въ Англіи показываетъ слѣдующая таблица ¹⁾):

Годы	Провинція Пруссія	Провинція Саксонія	Рейнская провинція	Королевство Пруссія	Англія
	(Цѣны 1000 килограммовъ пшеницы марокъ)				
1816—20	182	203	247	206	363
1821—30	109	115	138	121	267
1831—40	134	128	163	138	256
1841—50	160	158	195	168	239
1851—60	200	203	233	211	246
1861—70	195	198	223	204	230
1871—80	213	222	240	223	230
по пятилѣтіямъ за послѣдній періодъ.					
1871—75	225	233	249	235	246
1876—80	202	210	221	211	214
1881—85	183	185	206	190	180

Въ данныхъ de-Foville'я уменьшеніе разности цѣнъ въ мѣстахъ, отдѣленныхъ другъ отъ друга морями, зависѣло, — какъ и здѣсь относительно Пруссіи и Англіи, — почти исключительно отъ удешевленія морского транспорта; уравненіе же цѣнъ въ мѣстностяхъ, имѣющихъ сухопутное сообщеніе, каковы разныя провинціи Пруссіи, зависѣло, конечно, на первомъ мѣстѣ отъ удешевленія сухопутнаго транспорта, вслѣдствіе постройки желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того, приведенная таблица указываетъ, что колебанія цѣнъ во времени въ каждомъ данномъ мѣстѣ уменьшаются, по крайней мѣрѣ, если оставить пока въ сторонѣ послѣдніе три ряда цифръ (цѣны по пятилѣтіямъ), — о которыхъ ниже, — и разсматривать только десятилѣтніе періоды включительно до 1880 г. Тогда замѣтимъ, что только въ одной изъ названныхъ областей (Саксоніи) колебаніе цѣны превышаетъ за три послѣднія десятилѣтія 10⁰/о низшей цѣны, для другихъ же областей и цѣлыхъ государствъ остается ниже этого, а для Англіи даже въ двухъ десятилѣтіяхъ оказывается одна и та же цѣна. Между тѣмъ, за три предшеству-

¹⁾ Max Sering Nordamerikanische Konkurrenz p. 555.

юція десятилѣтія (1821—50) колебаніе достигаетъ для провинцій Пруссіи 47⁰/₀ и ни для одной прусской провинціи не спускается ниже 30⁰/₀ низшей цѣны ея; въ Англіи, правда, и въ этотъ періодъ уже колебанія цѣнъ менѣе значительны, достигая однако все-же 16⁰/₀, противъ 7⁰/₀ въ послѣднія три десятилѣтія.

Уравненіе цѣнъ, конечно, должно было имѣть мѣсто не только относительно продуктовъ земледѣлія, но и относительно всѣхъ вообще продуктовъ. „Увеличеніе быстроты транспорта товаровъ и доставленія извѣстій даетъ производителямъ возможность лучше воспользоваться перемѣной условій (*Conjunctur*) въ различныхъ мѣстахъ потребленія и сбывать свои продукты тамъ, гдѣ въ данный моментъ цѣны повышаются или стоятъ выше; съ другой стороны, и потребители имѣютъ возможность обратиться для удовлетворенія своихъ потребностей туда, гдѣ въ данное время покупка можетъ быть совершена выгодно. Болѣе совершенная передача извѣстій даетъ, къ тому-же, возможность лучше оріентироваться относительно будущаго предложенія и потребности, а увеличеніе подъемной силы транспортныхъ средствъ — возможность быстрѣ доставить существующіе въ одномъ пунктѣ избытки въ тѣ мѣста, гдѣ имѣется потребность въ нихъ. Въ результатѣ является болѣе точное уравненіе во времени и пространствѣ цѣнъ товаровъ въ предѣлахъ болѣе обширныхъ областей“ ¹⁾.

Но для насъ особенно важно констатировать уравненіе цѣнъ именно сельско-хозяйственныхъ произведеній, такъ какъ въ связи съ этимъ уравненіемъ или даже въ прямой зависимости отъ него находится весь тотъ переворотъ, который произвели желѣзныя дороги въ сельскомъ хозяйствѣ.

§ 3. Но въ послѣднее время европейскихъ ученыхъ особенно занималъ вопросъ о причинахъ начавшагося около 1873 г. паденія цѣнъ различныхъ товаровъ. Вопросъ этотъ, составляя главную составную часть вопроса о такъ называемомъ кризисѣ или „угнетенія промышленности,“ послужилъ даже поводомъ къ организаціи нѣсколькихъ правительственныхъ комиссій, изъ которыхъ особенно

¹⁾ Sax, I, 23. См. также Чупровъ. Указ. соч. I гл. III.

важны работы англійской комиссіи ¹⁾. Частью обнародованіе работъ этой комиссіи, частью другія обстоятельства дали матеріалъ и поводъ высказать свои мнѣнія по этому вопросу цѣлому ряду выдающихся ученыхъ ²⁾. Для насъ эти изслѣдованія интересны въ томъ отношеніи, что дадутъ намъ возможность опредѣлить, такъ сказать, количественное вліяніе улучшенія путей сообщенія на цѣны, т. е. вліяніе на высоту цѣнъ. Эту сторону вліянія современнаго транспорта на цѣны пытались опредѣлять и раньше, но попытки эти нельзя назвать удачными. Такъ de Foville приходитъ къ слѣдующему выводу. „Въ этомъ отношеніи (вліянія желѣзн. дорогъ на цѣны) нужно различать, — съ одной стороны — продукты промышленности, производство которыхъ можетъ возрастать почти безконечно, каковы: уголь, металлы, произведенія химическія, стекло и хрусталь, бумаги и ткани, — и съ другой стороны — произведенія земли и моря, употребляемыя въ пищу, каковы: зерно, мясо, овощи, рыба; производство послѣднихъ не такъ легко увеличить быстро. Въ первомъ случаѣ редуція разстоянія обращается главнымъ образомъ въ пользу потребителя и въ дѣйствительности выражается пониженіемъ цѣнъ, во второмъ случаѣ она обращается на пользу производителя и представляетъ повышеніе цѣны“ (225). De Foville произвелъ въ началѣ 70-хъ годовъ изслѣдованіе движенія цѣнъ во Франціи за предшествовавшіе 50 лѣтъ и вотъ какъ онъ резюмируетъ результатъ этого изслѣдованія. „Принимая во вниманіе пониженіе покупательной силы денегъ (purchase power), которое мы оцѣниваемъ въ 25% за время отъ 1820—25 г. до 1870—75 г., получимъ слѣдующія измѣненія цѣнъ: (1. с. р. 226).

¹⁾ Royal Commission on Depression of Trade and Industry.

²⁾ Назовемъ здѣсь только наиболѣе крупныя статьи, изъ которыхъ мы заимствуемъ нижеприводимыя данныя: Erw. Nasse: Das Sinken der Warenpreise während der letzten fünfzehn Jahre (Jahrb. f. Nat.-Oek. u. Stat. N. F. В XVII. Н. 1 и 2 (1888); Lexis: Die Währungsfrage und die englische Untersuchungskommission (тамъ-же, N. F. В. XVI (1888); E. Nasse. Ein Blick auf die kommerzielle und industrielle Lage Englands (тамъ-же, N. F. В. XIV Н. 2 (1887). Сюда же относятся: Soetbeer. Die Wirkungen der Silberentwerthung (тамъ-же, N. F. В. VIII р. 305 ff) и Чупровъ: Промышленный кризисъ въ западной Европѣ (Юрид. Вѣстн. 1889. Февраль).

		Повышеніе	Пониж.
		въ процентахъ	
Земледѣліе	Земельная собственность..	187,5	„
	Животная пища	142,5	„
	Растительная пища ¹⁾	„	2,5
	Туземные напитки. . . .	109	„
Ввозъ	Колоніальные товары	„	36
Промышленность	Минеральные продукты. . . .	„	51
	Ткани	„	62,5
	Химическіе продукты	„	59
	Различные товары.	„	25

„Эти цифры“ — заключаетъ авторъ, — „ясно выражаютъ и тенденцію возрастанія цѣнъ продуктовъ земледѣльческихъ и тенденцію пониженія ихъ для произведеній промышленности“ До середины 70-тыхъ годовъ (вѣрнѣе до 1873 года) подобное-же движеніе цѣнъ констатировано было и другими изслѣдователями. Такъ гамбургскія таблицы цѣнъ показываютъ, что, — тогда какъ въ 114 перечисленныхъ въ нихъ товаровъ повысились въ 1870—75 году сравнительно съ 1847—50 на 33,29⁰/₀, произведенія полеводства (зерно) повысилось на 47,9⁰/₀, произведенія скотоводства на 54,57⁰/₀. Потому еще Рошеръ сдѣлалъ выводъ, что „произведенія промышленности тѣмъ сильнѣе падаютъ въ цѣнѣ, чѣмъ болѣе раздѣленіе труда и примѣненіе капитала преобладаетъ при производствѣ ихъ надъ сырьемъ, и что обратно, чѣмъ болѣе развивается народное хозяйство, тѣмъ относительно дороже становятся тѣ товары, при производствѣ которыхъ факторъ „имѣющей цѣнность природы“ (разумѣется, очевидно, земля), преобладаетъ“ ²⁾. „Но, совершенно иначе идетъ дѣло, — прибавляетъ Nasse — „въ послѣдній періодъ“ послѣ 1873 г. „Если сравнить гамбургскія цѣны за 1871—75 г. съ цѣнами 1886 г., то наибольшее пониженіе въ послѣднемъ году обнаруживается въ цѣнѣ произведеній горнаго промысла — на 40⁰/₀; въ слѣдъ-же за ними идутъ произведенія полеводства, которыя понизились на 31⁰/₀, потомъ — прядильные матеріалы (Textilstoffe), которыя также суть произведенія сельскаго

¹⁾ Alimentation безъ дальнѣйшаго обозначенія.

²⁾ Nasse. Sinken der Waarenpreise p. 65

хозяйства, — на 24⁰/₀, затѣмъ, наконецъ, произведенія скотоводства — на 23⁰/₀, между тѣмъ, какъ среднее пониженіе для всѣхъ товаровъ составляетъ только 22⁰/₀ ¹⁾).

Извѣстно, что относительно объясненія современнаго пониженія цѣнъ мнѣнія европейскихъ ученыхъ расходятся: одни, какъ Giffen, Гошенъ, де Лавеле и мн. друг., склонны видѣть въ этомъ явленіи послѣдствіе уменьшившейся съ начала 70-ыхъ годовъ добычи золота и происшедшаго, вслѣдствіе недостачи его, повышенія цѣнности этого металла, чему содѣйствовало также и то, что одновременно нѣсколько государствъ перешли къ золотой валютѣ (Германія и Скандинавскія государства) или возстановили у себя обращеніе золота (Соединенные Штаты и Италія). Послѣдствіемъ указанныхъ обстоятельствъ, эти ученые считаютъ обезцѣненіе серебра, выражающееся въ измѣненіи отношенія его цѣны къ цѣнѣ золота и дающее, по ихъ мнѣнію, особенныя выгоды странамъ съ серебрянымъ обращеніемъ въ отношеніи вывоза и, на оборотъ, затрудняющее ввозъ въ эти страны продуктовъ странъ, имѣющихъ золотую валюту. Другая группа ученыхъ, Soetbeer, Nasse, Lexis, г. Чупровъ и пр., признавая самый фактъ уменьшенія добычи золота, не придаетъ ему никакого значенія въ смыслѣ вліянія на цѣны ²⁾), находя, что происшедшее пониженіе достаточно объясняется удешевленіемъ производства и главнымъ образомъ улучшеніемъ транспорта.

Неумѣстно было-бы здѣсь вдаваться въ подробный разборъ аргументовъ той или другой группы; скажемъ только, что, говоря вообще, аргументы послѣдняго рода, заимствованные изъ сферы производства, мы признаемъ болѣе основательными. Совершенно вѣрно указываетъ Nasse, что, если въ прежніе періоды улучшенія промышленной техники не вызывали такого пониженія цѣнъ, то это объясняется тѣмъ, что параллельно этимъ улучшеніямъ возрастала цѣна большей части сырья, производство котораго зависитъ отъ эксплуатаціи почвы; въ послѣднее-же время этого противовѣса какъ разъ и не было. „Это обстоятельство имѣетъ огромное значеніе, — при-

¹⁾ Nasse. Sinken der Waarenpreise p. 65.

²⁾ Soetbeer, впрочемъ, оговаривается, что этого вліянія нельзя обнаружить теперь, но признаетъ возможность самого вліянія. (См: Wirkung d. Silberentwerthung Jahrbuch. f. Nat.-Oek. u. Stat. N. F. B. VIII).

бавляетъ авторъ. „Паденіе цѣнъ важнѣйшихъ матеріаловъ для пищи и одежды производитъ несравненно болѣе сильное вліяніе на цѣны остальныхъ предметовъ, чѣмъ пониженіе цѣны готоваго фабриката. Цѣна сырья образуетъ составную часть цѣны всѣхъ производимыхъ изъ него фабрикатовъ, тогда какъ цѣны служащихъ непосредственно для потребленія готовыхъ товаровъ имѣютъ только посредственное и очень малое вліяніе на цѣны другихъ предметовъ.“ Не менѣе основательно и другое замѣчаніе того-же автора, что всякія улучшенія въ послѣдній періодъ быстрой прививались, а потому и результатъ ихъ обнаружился быстро (р. 64).

Дѣйствительно, паденіе цѣнъ гораздо проще объясняется изъ пониженія цѣнности продуктовъ, а это пониженіе произошло какъ отъ измѣненій въ самой technikѣ производства, такъ и—главнымъ образомъ—отъ измѣненія условій транспорта. Если, именно, наиболѣе объемистые и малоцѣнные продукты, какъ произведенія горнаго промысла и земледѣльческое сырье всякаго рода, понизились въ наибольшей степени, то это объясняется, прежде всего, тѣмъ, что условія транспорта существенно измѣнились и именно въ сторону, благоприятную для этихъ малоцѣнныхъ продуктовъ, въ число коихъ входятъ и такіе, относительно которыхъ прежде говорили, что цѣны ихъ зависятъ исключительно отъ стоимости транспорта (каменный уголь см. de Foville). На сколько могло повліять на это пониженіе уменьшеніе стоимости транспорта показываютъ слѣдующія цифры. „Было вычислено“ — говоритъ E. W. Nasse, — (D. Sinken d. Warenpreise p. 57), „что за транспортъ перевезенныхъ американскими желѣзными дорогами въ 1880 году продуктовъ нужно было-бы заплатить по крайней мѣрѣ на 100 мил. фунт. стерл. болѣе, если-бы продукты эти перевозились по тарифу, существовавшему въ 1866—1869 годахъ.“ Тотъ-же авторъ приводитъ слѣдующія цифры стоимости транспорта квартера пшеницы въ Англію:

	Изъ Индіи	Изъ Америки.
1873 г.	22 шилл. 8 пенс	13 ш. 5 п.
1883—86 и до полов. 1887	10 „ 1 „	4 ш. 8 п.

Такъ какъ пшеница стоила въ Англіи въ 1873 г.—58 шилл. 8 пенс., а въ послѣдній періодъ (1883—87) въ среднемъ 35 ш.,

то, слѣдовательно, въ 1873 г. транспортъ индійской пшеницы поглощалъ 39,20% англійской цѣны, а въ послѣдній періодъ только 28,80%; для американской — соотвѣтствующія цифры будутъ: 22,88% и 13,33%. Абсолютное пониженіе стоимости провоза равняется для индійской пшеницы 12 ш. 7 п., а для американской — 8 ш. 9 п. или въ среднемъ для обоихъ сортовъ 10 ш. 8 п., что составляетъ 450% всего происшедшаго въ это время пониженія цѣны въ Англіи. Происходить, слѣдовательно, сближеніе (уменьшеніе процента разности) цѣнъ и абсолютное пониженіе ихъ и главной причиной этихъ измѣненій оказывается измѣненіе стоимости провоза ¹⁾.

§ 4. Все сказанное о движеніи цѣнъ позволяетъ, кажется, формулировать ходъ этихъ измѣненій, а вмѣстѣ и вліяніе значенія путей сообщенія на цѣны товаровъ, какъ *стремленіе къ большему соотвѣтствію цѣнъ товаровъ съ ихъ внутренней — трудовой цѣнностью*.

Дѣйствительно, важѣйшій изъ тѣхъ факторовъ, которые прежде нарушали соотвѣтствіе между цѣнностью и цѣной парализуется или значеніе его въ высокой степени умалется, благодаря удешевленію и ускоренію транспорта и вообще улучшенію сношеній между различными странами. Такимъ факторомъ считалось всегда соотношеніе между запросомъ и снабженіемъ. Причиной этихъ колебаній (цѣнъ), — говоритъ г. Чупровъ, — „служитъ пространственное раздѣленіе: оно поддерживаетъ различіе между средними цѣнами рынковъ производства и потребленія; оно-же, разобщая между собою разные рынки страны, вызываетъ разныя колебанія спроса и предложенія.“ Постройка желѣзныхъ дорогъ и вообще улучшеніе путей

¹⁾ Намъ кажется, что нельзя вполне отрицать и вліяніе измѣненія цѣнности золота на измѣненіе цѣнъ товаровъ, ибо доказано (см. Lexis, цит. ст.), что прежде (въ 50-хъ годахъ) золото добывалось главнымъ образомъ изъ росыпей, теперь-же (начиная съ 70-хъ годовъ), большею частью изъ кварцевыхъ жилъ и что добываніе послѣдняго обходится дороже, чѣмъ перваго. Это значитъ, вмѣстѣ съ тѣмъ (такъ какъ стоимость рабочей силы не повысилась, а скорѣе понизилась), что теперь тратится больше трудовой энергіи на добываніе единицы золота, т. е. цѣнность его выше, а въ зависимости отъ этого денежное выраженіе цѣнности всѣхъ товаровъ должно понизиться.

сообщенія измѣняетъ положеніе дѣла: „Сравнительная дешевизна провозной платы сокращаетъ расходы доставки; быстрота передвиженія понижаетъ процентъ на капиталъ, затрачиваемый въ теченіе періода перевозки; точность и аккуратность доставки уменьшаетъ сумму вознагражденія за рискъ, сопряженный съ перевозкой. Расширяя районъ сбыта товаровъ, улучшенная перевозка увеличиваетъ конкуренцію предложенія на рынкѣ потребленія и конкуренцію спроса на мѣстахъ производства.“ „Еще рѣшительнѣе вліяніе желѣзныхъ дорогъ на уменьшеніе той доли разницы, которая обуславливается колебаніемъ спроса и предложенія. На обширномъ пространствѣ мѣстные причины, отъ которыхъ зависятъ эти колебанія, нейтрализуются. Слишкомъ сильные неурожаи или слишкомъ обильные урожаи рѣдко бываютъ общимъ явленіемъ даже для одной какой-либо страны, большею частью встрѣчается недостатокъ хлѣба въ однихъ пунктахъ и обиліе въ другихъ. Неурожаи въ однихъ мѣстахъ уравниваются урожаями въ другихъ.“ Все дѣло въ томъ, чтобы распредѣлить продукты въ тѣ мѣста, гдѣ въ нихъ чувствуется надобность. Желѣзные дороги вполне разрѣшаютъ эту задачу. „Расширяя районъ обращаемости каждого предмета, онѣ даютъ возможность получать товары изъ самыхъ отдаленныхъ странъ. Чѣмъ выше поднимается цѣна въ данномъ мѣстѣ, тѣмъ длиннѣе становится районъ возможнаго предложенія. Внезапное повышеніе цѣнъ на какомъ либо отдѣльномъ рынкѣ тѣмъ болѣе становится невозможнымъ, что предложеніе, благодаря быстротѣ перевозки, можетъ скоро удовлетворить возрастающій спросъ и остановить начавшееся движеніе цѣнъ вверхъ. То-же самое примѣняется и къ случаю упадка цѣнъ значительно ниже средняго уровня. Если-бы напр., въ какой-нибудь части Франціи, вслѣдствіе изобильнаго урожая, гектолитръ пшеницы упалъ на время на 5 франковъ — ниже обычной средней цѣны, то его рынкомъ становится цѣлая Франція, на пространствѣ которой навѣрное найдется пунктъ, гдѣ хлѣбъ стоитъ дороже (I, 40 — 42).“

Но все сказанное въ приведенной выпискѣ указываетъ только на возможность уравниенія цѣнъ на обширныхъ пространствахъ, что не всегда однозначуще съ обращеніемъ товаровъ по цѣнности; для того, чтобы послѣднее условіе существовало рядомъ съ первымъ

необходимо, чтобы существовала возможность производить товары всякаго рода въ различныхъ мѣстахъ съ одинаковой, — приблизительно по крайней мѣрѣ, — затратой трудовой энергіи. Спрашивается, возможно-ли выполнение послѣдняго требованія при условіяхъ современнаго транспорта?

Намъ кажется, что на поставленный только что вопросъ возможенъ только одинъ отвѣтъ. „Да, при современныхъ условіяхъ транспорта, одинаковая трудовая цѣнность товаровъ въ различныхъ мѣстахъ ихъ производства, не только возможна, но и необходима“. Относительно продуктовъ обрабатывающей промышленности ¹⁾ рѣшить вопросъ довольно легко. Въ самомъ дѣлѣ, что могло-бы препятствовать уравниенію цѣнностей этихъ продуктовъ въ различныхъ областяхъ? Если для всѣхъ вообще продуктовъ справедливо, что современные пути сообщенія ведутъ къ уравниенію цѣнъ, то это особенно справедливо относительно продуктовъ обрабатывающей промышленности. Все, сказанное выше о расширеніи района сбыта и снабженія и возможности при современныхъ способахъ сношенія добывать товаръ изъ самыхъ разнообразныхъ мѣстъ приложимо къ этого рода товарамъ въ усиленной степени. Вслѣдствіе относительно значительной цѣнности ихъ, расширеніе района снабженія ими особенно велико; потому и уравниеніе цѣнъ здѣсь болѣе возможно. А если это такъ, то необходимо, чтобы цѣнность ихъ производства была во всемъ районѣ почти одинакова, и слѣд., чтобы цѣна ихъ близко совпадала съ ихъ трудовой цѣнностью, иначе оказалось-бы, что одинъ производитель продаетъ товаръ съ огромной прибылью, тогда какъ другой получаетъ убытокъ.

¹⁾ Повидимому, вопросъ объ уравниеніи цѣнъ этихъ продуктовъ подъ вліяніемъ парового транспорта мало обращалъ на себя вниманіе европейскихъ ученыхъ; по крайней мѣрѣ мы не нашли, за исключеніемъ нѣкоторыхъ отрывочныхъ указаній, — достаточно обширныхъ статистическихъ сопоставленій, въ родѣ, напр., тѣхъ, которые сдѣланы были различными авторами (Soetbeer, Giffen и пр.) для выясненія колебанія цѣнъ во времени. Причиной этого слѣдуетъ считать, вѣроятно, то, что цѣны фабрикатовъ и въ прежнее время, благодаря ихъ высокой цѣнности и большому транспорту, не представляли такихъ значительныхъ различій на разныхъ рынкахъ, какъ продукты земледѣлія. Къ тому-же въ существовавшей разницѣ всегда болѣе значительную роль играли таможенные пошлины, вліяніе которыхъ не всегда легко выдѣлить.

И такое уравненіе *цѣнности* вполне возможно. Что касается, прежде всего, того живого труда, который прилагается непосредственно при приготовленіи самого товара, то количество его регулируется, можно сказать, съ математической точностью въ тѣхъ производствахъ, гдѣ примѣняются въ обширномъ размѣрѣ машины. Бусокъ сукна, сдѣланный въ Англіи, всосалъ ровно столько-же труда (живого), при переходѣ изъ пряжи въ сукно, какъ если-бы онъ былъ сдѣланъ въ Америкѣ или Россіи, разъ машины во всѣхъ случаяхъ примѣнялись одни тѣ-же и работа ихъ шла одинаково интенсивно, т. е., — говоря словами Маркса, — „число ударовъ поршня паровой машины“ было во всѣхъ случаяхъ одно и то-же въ единицу времени. Напомнимъ, что мы говоримъ о количествѣ труда, количествѣ рабочей силы, трудовой энергіи, а не цѣнѣ этой рабочей силы — рабочей платѣ, или числѣ дней работы. Колебанія въ числѣ дней работы не обозначаютъ еще разницы въ количествѣ рабочей силы, употребленной на производство, ибо это послѣднее, кромѣ времени, зависитъ также отъ интенсивности труда; колебанія же высоты рабочей платы вліяютъ только на увеличеніе или уменьшеніе прибыли и процента, а не на колебаніе цѣнности. Если, напр., Nasse ¹⁾ нашелъ, что въ Германіи рабочая плата вообще ниже, чѣмъ въ соотвѣствующихъ занятіяхъ Англіи, то изъ этого нельзя еще заключить, что цѣнность продукта въ Англіи выше, даже и въ томъ случаѣ, если-бы было доказано, что известное количество продукта обходится дешевле — при низшей оплатѣ труда. Это послѣднее значило-бы только, что предприниматель умѣетъ выжимать изъ хуже оплачиваемаго работника больше прибавочной цѣнности; но, количество трудовой энергіи, затрачиваемой различно вознаграждаемыми работниками можетъ быть совершенно одинаково ²⁾.

¹⁾ Erw. Nasse. Ein Blick auf die kommerzielle und industrielle Lage Englands (Jahrb. f. Nat.-Oek. N. F. (B. XIV (1887) H. 2).

²⁾ Изъ приведенныхъ Nasse въ указанной статьѣ данныхъ о рабочей платѣ наибольшей опредѣленностью отличаются данныя, собранныя Charles Budge'емъ. Но эти данныя относятся къ такимъ отраслямъ труда, гдѣ совсѣмъ не примѣняется машинъ (земляныя работы, кирпичная кладка и обработка камней) и гдѣ, поэтому, результатъ работы всецѣло зависитъ отъ рабочаго, ибо расходъ энергіи регулируется здѣсь волей рабочаго, а не ходомъ машины, какъ на фабрикахъ.

Но мало этого, пониженіе рабочей платы не всегда обозначаетъ и удешевленіе производства, въ смыслѣ уменьшенія расхода авансированнаго капитала на единицу продукта. Такъ, американскій консулъ Шенгофъ Байярдъ въ своемъ отчетѣ государственному секретарю приходитъ къ слѣдующимъ выводамъ ¹⁾. На ткацкихъ фабрикахъ Америки, Англіи, Швейцаріи, Германіи и Франціи употребляются однѣ и тѣ-же машины; движущая сила также одинакова: паръ — въ Англіи, Франціи и Германіи, сила воды и пара — въ Швейцаріи и Америкѣ. Между тѣмъ, плата ткачей чрезвычайно разнообразна. Въ Швейцаріи ткачъ зарабатываетъ 2,2 до 2,5 франк. въ день; въ Германіи — 2,50, во Франціи — 2,75 до 3 фр. за 12 часовъ труда, въ Англіи 3,25 фр. въ 9 часовый рабочий день, въ Америкѣ 4 до 5,65 фр. въ 10 часовой рабочий день. При этомъ оказывается, что „дешевизна продукта обратно пропорціональна высотѣ заработной платы.“ Дѣйствительно, сравнивая рабочую плату съ расходомъ на единицу продукта получаемъ:

	Расходъ на трудъ на
	Поденная плата 100 ярдовъ ткани
Въ Швейцаріи и Германіи	отъ 44 до 49 центовъ 0,606 долл. ²⁾
„ Англіи	отъ 65 до „ 0,550 „ ²⁾
„ Америкѣ	отъ 80 ц. до 112 ц. 0,400 „ ²⁾

„Эти цифры ясно показываютъ“, — читаемъ далѣе въ цитируемомъ источникѣ, — „что производительность труда рабочаго зависитъ отъ высоты заработка.“ Въ этомъ заключеніи очевидно смѣшиваются интенсивность и производительность труда, ибо въ данномъ случаѣ вѣрнѣе было-бы говорить о большей интенсивности труда рабочаго. Оказывается, что въ Швейцаріи хорошій ткачъ управляетъ сразу 2 — 3 станками, въ Германіи и Франціи только двумя и рѣдко тремя, въ Англіи тремя, а иногда четырьмя, въ Америкѣ же *шестью и даже восемью*. Ясно, что чѣмъ большимъ числомъ станковъ долженъ онъ управлять, тѣмъ болѣе (можно сказать,

¹⁾ Цитируемъ по извлеченію, напечатанному въ Юридич Вѣстникѣ (Апрѣль 1889 г. стр. 720 и слѣд.).

²⁾ Въ источникѣ нашемъ здѣсь очевидная опечатка: 0,606 — 0,055 и 0,040; послѣднія два числа мы исправили по даннымъ предшествующаго текста.

пропорціонально числу ихъ) будетъ расходъ трудовой энергіи въ единицу времени, т. е. тѣмъ выше интенсивность труда. Производительность труда увеличивается только отъ усовершенствованія техники, отъ лучшаго использованія силъ природы; интенсивность же труда есть выраженіе болѣе сильнаго потребленія силъ человѣка. Въ данномъ случаѣ мы имѣемъ дѣло съ одинаковой техникой и разный результатъ является только послѣдствіемъ различнаго участія силъ человѣка. Если, при этомъ, мы находимъ, что вознагражденіе рабочаго за единицу продукта при болѣе интенсивномъ трудѣ ниже, чѣмъ при менѣе интенсивномъ, то это только указываетъ, что увеличеніе интенсивности труда является здѣсь средствомъ для пониженія рабочей платы ¹⁾).

§ 5. Но возвратимся къ нашему предмету. Второй важнѣйшій элементъ цѣнности фабриката — стоимость основного матеріала. Вслѣдствіе уравнианія цѣнъ подѣ влияніемъ улучшенія путей сообщенія, разница въ этой величинѣ въ разныхъ мѣстахъ можетъ быть только весьма незначительна и она, — относительно, по крайней мѣрѣ, — тѣмъ меньше, чѣмъ дороже самый матеріалъ, ибо тѣмъ менѣе влияетъ на повышеніе цѣны стоимость транспорта. Это обстоятельство объясняетъ, между прочимъ, почему прядильно-ткацкія производства, потребляющія наиболѣе цѣнный основной матеріалъ съ одинаковымъ удобствомъ могутъ существовать въ странахъ, находящихся на самыхъ разнообразныхъ разстояніяхъ отъ рынка и почему эти виды производствъ, не смотря на кажущуюся слож-

¹⁾ Этимъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, сказано, что изъ того обстоятельства, что поденная рабочая плата не измѣнилась, нельзя еще вывести, что цѣна рабочей силы осталась прежняя, ибо, если въ это время увеличилась интенсивность труда, то цѣна единицы рабочей силы (трудовой энергіи) пала. На практикѣ это обнаруживается тѣмъ, что при той-же техники работники работаютъ въ данное время большее количество продукта и слѣдовательно, каждая единица послѣдняго достается предпринимателю, при неизмѣнной рабочей платѣ, дешевле, чѣмъ прежде. Имѣло ли мѣсто въ послѣднее время такое пониженіе стоимости рабочей силы — вслѣдствіе увеличенія интенсивности труда, — сказать трудно; но во всякомъ случаѣ оно неневѣроятно. Пока же не доказано, что такого увеличенія интенсивности труда не произошло, изъ константности рабочей платы нельзя сдѣлать вывода, что цѣнность золота не повысилась. Этотъ аргументъ, какъ извѣстно, употребляетъ Nassе въ своей статьѣ о пониженіи цѣнъ.

ность ихъ, распространяются и прививаются въ странахъ экстенсивныхъ гораздо быстрѣе, чѣмъ другія производства, для развитія которыхъ, повидимому, существуетъ гораздо больше шансовъ, каковы напр. горные промыслы и всѣ производства, передѣлывающія въ качествѣ основного матеріала продукты горнаго промысла, цѣнность которыхъ (разумѣя главные — уголь, желѣзо, соль и — хотя не причисляемые обыкновенно сюда, но по существу относящіеся къ той-же категоріи такъ наз. земли — глина разныхъ достоинствъ и проч.) слишкомъ низка, чтобы они могли выдерживать далекій транспортъ, особенно при условіи прежнихъ путей сообщенія. Тѣмъ не менѣе, мы показали выше, что, благодаря именно дифференціальнымъ тарифамъ и техническимъ особенностямъ современныхъ путей сообщенія, распространеніе даже самыхъ грубыхъ, малоцѣнныхъ матеріаловъ возможно на сравнительно весьма далекія разстоянія. Благодаря этому теперь и въ томъ случаѣ, когда основнымъ матеріаломъ фабрикаата служить малоцѣнный продуктъ, цѣнность произведеннаго изъ него въ разныхъ странахъ продукта не можетъ разниться значительно. Такъ напр., цѣнность машины будетъ одинакова (или будетъ разниться весьма мало), какъ тогда, когда она будетъ произведена на мѣстѣ производства матеріала — желѣза — въ Англіи и доставлена, напр., въ центральную Россію, такъ и тогда, когда эта машина будетъ приготовлена въ центральной Россіи изъ желѣза и стали, доставленныхъ изъ Англіи. Это потому, что стоимость доставки сырого матеріала, благодаря тарифу по цѣнности и дифференціальному, будетъ ниже, чѣмъ для машины. Равную цѣнность въ обоихъ случаяхъ слѣдуетъ, кажется намъ, признать возможной еще болѣе потому, что рѣдкій продуктъ требуетъ для своего производства исключительно одного матеріала, даже основного (для машинъ, напр. требуется часто, кромѣ желѣза, еще и дерево или, по крайней мѣрѣ, еще нѣкоторые подсобные матеріалы; происхождение которыхъ различно и потому и цѣнность въ разныхъ мѣстахъ различна; а это снова служитъ для уравниванія во всѣхъ случаяхъ цѣнности готоваго продукта.

Словомъ, существуютъ всѣ данныя, чтобы прійти къ заключенію, что улучшеніе путей сообщенія ведетъ за собою, какъ необходимый постулатъ, обмѣнъ фабрикатовъ всѣхъ видовъ по цѣнности ихъ.

Это — то обстоятельство и дѣлаетъ возможнымъ повсемѣстное распространѣніе фабричной промышленности, на которое мы указали выше ¹⁾).

§ 6. Спрашивается теперь, каково-же будетъ вліяніе уравненія цѣнъ на земледѣльческое производство и цѣнность и цѣну продуктовъ его? Какъ мы видѣли, de Foville приходитъ къ выводу, что эти продукты должны вздорожать и приводимыя имъ статистическія данныя какъ-бы подтверждаютъ этотъ выводъ. Но, не говоря о томъ, что de Foville избралъ для сравненія — довольно неудачно — двадцатые годы, отличавшіеся огромнымъ пониженіемъ цѣнъ и что, съ другой стороны, семидесятые годы представляются исключительными въ прямо-противоположномъ отношеніи — по дороговизнѣ, трудно найти какіе-либо логическіе доводы, которые могли-бы оправдывать такое повышеніе, по крайней мѣрѣ, если принимать это явленіе не какъ временное, а какъ постоянное, какъ законъ обращенія продуктовъ сельскаго хозяйства. Дѣйствительно, единственный, можно сказать, аргументъ въ пользу необходимости такого повышенія цѣнъ составляетъ указаніе на невозможность, будто-бы, быстрого расширенія производства земледѣльческихъ продуктовъ и происходящаго отсюда постоянного превышенія запроса надъ снабженіемъ. Но, во первыхъ, недостаточное производство могло-бы привести къ такому результату только въ томъ случаѣ, если-бы потребленіе продуктовъ земледѣлія могло возрастать быстро. Между тѣмъ мы указали выше, что возможность быстрого повышенія потребленія этихъ продуктовъ прямо оспаривается (г. Чупровымъ). Выше, оспаривая утвержденіе г. Чупрова, мы сказали, что потребленіе можетъ возрастать, не только вслѣдствіе нормальнаго прироста населенія, но также главнымъ образомъ, вслѣдствіе

¹⁾ Мы намѣренно говоримъ о фабрикатахъ, такъ какъ разница въ цѣнности продуктовъ разнаго рода будетъ тѣмъ болѣе, чѣмъ большее значеніе при производствѣ его имѣютъ, съ одной стороны — природа, особенно въ тѣхъ случаяхъ, когда благоприятствующія производству условія представляются въ извѣстной мѣрѣ исключительными. — какъ въ горномъ промыслѣ; и съ другой стороны, чѣмъ большее значеніе имѣетъ живой трудъ, особенно въ тѣхъ случаяхъ, когда трата энергіи при этомъ не поддается регулированію помощію машинъ, — какъ это имѣетъ мѣсто опять-таки въ горномъ промыслѣ при настоящемъ положеніи техники его.

измѣненія рода потребляемой пищи. Но объ эти причины дѣйствуютъ не быстро, потому быстрого увеличенія потребленія произойти не можетъ. Во вторыхъ, предложеніе при современныхъ путяхъ сообщенія можетъ увеличиваться (особенно что касается наиболѣе легко транспортируемыхъ продуктовъ земледѣлія, какъ зерно), чрезвычайно быстро, напр. вслѣдствіе проведенія желѣзной дороги въ область плодородную, но до этого времени не имѣвшую возможности доставлять продуктъ на центральные рынки. На сколько велико можетъ быть увеличеніе предложенія въ силу этой причины показываетъ слѣдующій расчетъ: бывали годы, когда вновь открывалось только въ Соединенныхъ Штатахъ до десятка и болѣе тысячъ километровъ желѣзныхъ дорогъ въ одинъ годъ. Если считать районъ протяженія не 50 верстъ (какъ считаетъ г. Чупровъ), а только 50 километровъ, то площадь, для которой открывается сбытъ съ проведеніемъ 10000 кил. желѣзной дороги будетъ 50 милл. гектаровъ, и, конечно, уже урожая съ одной сотой части этой площади достаточно, чтобы повліять на измѣненіе цѣнъ даже и всемірнаго рынка. Урожай напр. въ 22 бушеля съ акра (около 10 четв. съ десятины или 20 гектолитровъ на гектаръ) далъ-бы съ $\frac{1}{100}$ указанного пространства около 45 мил. пудовъ или $4\frac{1}{2}$ мил. четвертей пшеницы, т. е. количество, достаточное для пропитанія $2\frac{1}{4}$ мил. человѣкъ въ теченіе года. Стало быть, увеличеніе предложенія сельско-хозяйственныхъ продуктовъ возможно достаточно быстро. Но, съ другой стороны, если говорить, что увеличеніе производства продуктовъ промышленности не земледѣльской возможно почти безгранично (*presque indéfiniment*, говоритъ de Foville, l. c. 225), то это также нѣкоторое преувеличеніе, особенно, если къ этимъ товарамъ причисляютъ такіе товары, какъ ткани (какъ это и дѣлаетъ de Foville). Для увеличенія производства ихъ необходимо, чтобы увеличилось предварительно производство матеріаловъ, изъ которыхъ они созданы, а эти матеріалы производятся также земледѣіемъ и, слѣдовательно, расширеніе ихъ производства находится въ прямой зависимости отъ расширенія соотвѣтствующей отрасли сельско-хозяйственнаго производства. Поэтому различіе между такого рода фабрикатами и продуктами сельскаго хозяйства вовсе не такъ уже велико и если-бы указанная невозможность рас-

ширенія доставки земледѣльческихъ произведеній дѣйствительно существовала, то и къ такимъ продуктамъ, какъ ткани изъ растительныхъ или животныхъ матеріаловъ, было-бы приложимо правило о постоянномъ повышеніи ихъ цѣны, чего, однако, никто никогда не утверждалъ въ виду совершенно наглядныхъ противорѣчащихъ фактовъ.

§ 7. Указанный выводъ о необходимости, будто-бы, повышенія цѣнъ земледѣльческихъ произведеній, въ сущности есть возведеніе временнаго явленія въ законъ общественно-экономическаго развитія. Дѣйствительно, выше мы указали, что, на первыхъ порахъ, развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ и вообще улучшеніе транспорта должно было обратиться на пользу странъ промышленныхъ, которыя получали такимъ образомъ возможность сбывать произведенія своей обрабатывающей промышленности въ гораздо большемъ районѣ, чѣмъ прежде. Отсюда естественное стремленіе къ расширенію здѣсь промышленности и связанное съ этимъ явленіемъ увеличеніе городского (не земледѣльческаго) населенія. Это-то усиленное стремленіе сельскаго населенія въ города и вызвало то повышеніе цѣнъ продуктовъ земледѣлія, которое особенно рѣзко выразилось въ семидесятыхъ годахъ ¹⁾ и причины этого временнаго повышенія — понятны. Во первыхъ, развитіе промышленности потребовало производства большаго количества матеріаловъ для нея со стороны сельскаго хозяйства, а производство этихъ матеріаловъ отнимало площадь отъ хлѣба: повторилось отчасти то-же, что происходило во время извѣстныхъ изгнаній фермеровъ шотландскими лордами въ концѣ XVII столѣтія, когда началось развитіе англійскихъ шерстяныхъ фабрикъ. Такъ, въ шестидесятыхъ годахъ Соединенные Штаты въ гораздо большей степени расширяли производство и вы-

¹⁾ Причины, побуждавшія земледѣльцевъ переселяться въ города заключались отнюдь не въ одной болѣе высокой заработной платѣ въ городахъ, какъ думаетъ de Foville и др. авторы, но и въ измѣненіяхъ самого характера земледѣлія въ этотъ періодъ. Эти послѣднія измѣненія мы выяснимъ ниже. Прямые свидѣтельства, что сельское хозяйство испытывало въ это время недостатокъ рабочихъ, имѣются относительно Англіи (для тридцатыхъ годовъ) у Каблукова: „Рабочій вопросъ въ сельскомъ хозяйствѣ.“

возъ хлопка, чѣмъ зерна ¹⁾). Но, кромѣ того, во 2-хъ, вся европейская земледѣльческая культура, особенно того времени, основана была главнымъ образомъ на примѣненіи живого труда и только усиленнымъ приложеніемъ его обуславливалась высшая интенсивность хозяйства странъ промышленныхъ сравнительно со странами чисто земледѣльческими. Въ силу этого и цѣнность земледѣльческаго продукта обуславливалась почти исключительно цѣнностью приложеннаго живого труда, ибо цѣнность матеріаловъ и изнашиваніе основного капитала составляли ничтожную долю этой цѣнности: количество употребляемыхъ въ земледѣліи матеріаловъ и теперь еще не очень велико, а 20—30 лѣтъ назадъ было и совершенно ничтожно и, кромѣ сѣмянъ, одинъ навозъ домашняго скота игралъ нѣкоторую роль, при томъ цѣнность послѣдняго зависѣла почти исключительно отъ цѣнности живого труда, приложеннаго въ самомъ хозяйствѣ. Примѣненіе искусственныхъ туковъ, играющее теперь такую значительную роль въ хозяйствахъ странъ промышленныхъ, тогда только что начиналось и въ значительномъ размѣрѣ эти матеріалы примѣнялись почти исключительно въ одной Англіи (гуано) ²⁾.

¹⁾ Нѣкоторое развитіе экспорта зерна (пшеницы) замѣчается въ періодъ междоусобной войны 1861—64 гг., когда вывозъ достигаетъ 59¼ бушелей какъ maximum'a въ 1862 г. (считая и муку въ переводѣ на зерно); но вслѣдъ за окончаніемъ войны, когда сѣверные, имѣвшіе избытокъ хлѣба, штаты снова получаютъ возможность снабжать этимъ избыткомъ южные штаты, — экспортъ пшеницы въ зернѣ и мукѣ падаетъ и достигаетъ minimum'a въ 12 мил. буш. въ 1867 г.; съ этого года онъ, правда, снова начинаетъ повышаться, но, все-же, переходить за достигнутый въ 1862 г. maximum въ первый разъ только въ 1874 г. (Max. Sering табл. VII прилож. р. 739). Между тѣмъ вывозъ сырья вообще, упавшій, вслѣдствіе уменьшенія вывоза хлопка во время войны съ 224 милл. долл. въ 1860 г. до 75,5 милл. долл. въ 1864 г., тотчасъ по замиреніи быстро поднимается, достигая 337,5 милл. уже въ 1866 г. и хотя потомъ падаетъ до 222,6 милл. долл. въ 1869 г., но это паденіе отчасти обуславливается указаннымъ паденіемъ вывоза пшеницы; въ началѣ 70-хъ годовъ вывозъ сырья снова возрастаетъ и достигаетъ въ 1873 г. 340,5 милл. долл., причемъ главную цѣнность составляетъ именно хлопокъ, такъ какъ вывозъ пшеницы въ этомъ году все еще не превышалъ 50,7 милл. буш. (См. James. Studien über den amerikanischen Zolltarif. Nat.-Oek. Abhandlungen des Staatswiss. Seminars zu Halle. B. I, H. 3).

²⁾ Важнѣйшій портъ въ Германіи — Гамбургъ, ввозилъ гуано тоннъ

Точно также мертвый инвентарь былъ крайне не многосложенъ и малоцѣненъ, ибо сложныхъ машинъ, даже наиболѣе распространенныхъ теперь, какъ — молотилки, вѣялки, жнейки и т. п. почти не примѣнялось, а потому и изнашивание инвентаря также не могло придавать большой цѣнности продукту. Наконецъ и живой инвентарь состоялъ почти исключительно изъ рабочаго скота и нѣсколькихъ головъ крупнаго рогатаго (въ каждомъ хозяйствѣ), считавшагося „неизбѣжнымъ зломъ“ и производившаго навозъ какъ главный продуктъ; слѣдовательно и живой инвентарь не представлялъ особенной цѣнности, а потому и не могъ придавать значительной цѣнности земледѣльческому продукту. Да, сверхъ того, тамъ, гдѣ скотъ былъ болѣе высокаго качества, цѣнность его, въ концѣ концовъ, обуславливалась потреблениемъ большаго количества живого труда на болѣе тщательный уходъ и приготовленіе въ собственномъ хозяйствѣ большаго количества корма лучшаго качества. Вслѣдствіе такого положенія техники земледѣлія сильное отвлеченіе сельскаго населенія на фабрики, вызванное расширеніемъ сбыта фабрикатовъ, которое явилось первымъ результатомъ улучшенія путей сообщенія, должно было поставить земледѣліе въ критическое положеніе: явился прямой недостатокъ рабочихъ рукъ, которыхъ, къ тому-же, не умѣли еще, или, благодаря условіямъ землевладѣнія, — не могли замѣнить машиной. Параллельно съ бѣгствомъ сельскаго населенія въ города, шло возрастаніе требованій на фабричный матеріалъ, а воздѣлываніе растеній, доставляющихъ этотъ матеріалъ, требуетъ массы живого труда. Тѣмъ не менѣе, въ виду выгоды воздѣлыванія этихъ растеній, имъ отдавалось предпочтеніе и ради культуры ихъ сокращалась площадь подъ хлѣбомъ. Этому сокращенію содѣйствовало и то, что города потребовали большаго количества продуктовъ животноводства и хорошо оплачивали ихъ. Едва ли не первымъ или, по крайней мѣрѣ, наиболѣе очевиднымъ результатомъ всѣхъ этихъ измѣненій явилось повыше-

(по 1000 кил.) въ 1851—55 г. ок. 10 тыс. въ 1856—60 г. — 2436⁶, въ 1861—65 — 49550, въ 1866—70 — 44138, въ 1871—75 — 82368 и въ 1876—80 г. наконецъ 111248 тоннъ, т. е. въ 11 разъ болѣе, чѣмъ въ первое пятилѣтіе. (Hamburg's Handel und Schiffart. 1880. Tab. 51).

ніе рабочей платы, на которое особенно жаловались сельскіе хозяйства Германіи и Франціи еще въ 60-хъ годахъ ¹⁾. Потому, поднятіе цѣны хлѣба явилось здѣсь отчасти слѣдствіемъ поднятія цѣны рабочей силы, при чемъ это поднятіе выразилось особенно рѣзко въ деньгахъ съ того момента, когда началось пониженіе цѣны золота (въ 50-хъ годахъ). Но повышеніе цѣны хлѣба и, — какъ послѣдствіе его, — повышеніе цѣнъ продуктовъ животноводства, имѣло еще и другую причину: какъ только обнаружилась тенденція къ повышенію цѣнъ земледѣльческихъ продуктовъ, то каждый отдѣльный хозяинъ сталъ стремиться получить возможно большее количество таковыхъ. Наука давно предлагала нѣкоторыя средства для поднятія урожая, но рекомендуемая ею мѣры (особенно примѣненіе искусственныхъ туковъ — какъ гуано и пр.) вели, вмѣстѣ съ увеличеніемъ массы урожая, къ увеличенію стоимости единицы продукта, особенно при существовавшемъ уровнѣ знаній. Потому, при низкихъ цѣнахъ примѣненіе ихъ было невыгодно. Повышеніе же цѣны продуктовъ сдѣлало возможнымъ примѣненіе этихъ мѣръ и въ свою очередь это увеличенное потребленіе матеріаловъ составило вторую причину увеличенія цѣны продуктовъ земледѣлія ²⁾.

Можно-бы предполагать, что тоже улучшеніе путей сообщенія, содѣйствуя расширенію района снабженія, должно было предотвратить такое повышеніе цѣнъ. Однако, этого на первыхъ порахъ не произошло и по понятнымъ причинамъ. Первые желѣзныя дороги не проникали далеко въ глубь континента и не касались странъ такой

¹⁾ Кابلковъ. Рабочій вопросъ въ сельскомъ хозяйствѣ; здѣсь во введеніи приведена масса показаній хозяевъ всѣхъ странъ зап. Европы — о повышеніи рабочей платы еще въ началѣ 60-хъ годовъ.

²⁾ Само собою понятно, что описываемый процессъ долженъ былъ развиваться въ разныхъ странахъ Европы въ различное время, по мѣрѣ втягиванія ихъ во всемірное хозяйство, что зависѣло, въ свою очередь, отъ большей или меньшей быстроты въ постройкѣ жел. дорогъ. Пока континентъ почти не строилъ жел. дорогъ и процессъ развитія промышленности ограничивался одной Англіей, — до тѣхъ поръ указанное повышеніе цѣнъ продуктовъ земледѣлія не могло принять сколько-нибудь чувствительныхъ размѣровъ, ибо хлѣбнымъ магазиномъ Англіи являлся въ то время весь европейскій (а частью и американскій) континентъ. Острую форму процессъ принялъ только тогда, когда почти вся Европа (по крайней мѣрѣ, западная) стала изображать промышленную страну, почему особенно рѣзко и выразилось это въ семидесятыхъ годахъ.

экстенсивности, гдѣ земли было вдоволь и расширение производства могло послѣдовать быстро; захватываемые ими районы, конечно, могли увеличить свое производство, но не могли сдѣлать это быстро, ибо для этого, какъ мы сейчасъ сказали, требовалось измѣненіе техники; а разъ хозяйство вылилось въ извѣстныя формы, всякая ломка и передѣлка его совершается съ трудомъ, помимо всѣхъ другихъ причинъ, еще въ значительной мѣрѣ благодаря рутинѣ. Но и тогда, когда желѣзныя дороги достигли странъ экстенсивныхъ, гдѣ возможно было значительное расширение площади подъ хлѣбомъ, все-же доставка его изъ этихъ странъ въ первое время была слаба. Представимъ себѣ, что желѣзныя дороги прорѣзали „уединенное государство“ Тюнена вплоть до предѣловъ его культурной площади, до района „дикаго скотоводства“. Въ этомъ районѣ, конечно, имѣется масса земель, способныхъ доставить большое количество хлѣба; но еще раньше, чѣмъ желѣзная дорога успѣла дойти сюда, обнаружилось, что доходъ отъ разведенія скота, который всегда составлялъ здѣсь единственную производительную отрасль, — въ высокой степени увеличился. Это произошло вслѣдствіе увеличенія запроса на мясо для городовъ и вслѣдствіе увеличенія требованія на шерсть. Какъ-же могъ рѣшиться хозяинъ данного района приступить къ сокращенію завѣдомо выгодной отрасли производства, чтобы перейти къ другой, выгоды которой для него представлялись все-же еще гадательными? Повышеніе цѣны хлѣба представлялось ему результатомъ случайнаго недорода, какіе бывали и прежде, и на основаніи своего прежняго опыта онъ заключалъ, что эти высокія цѣны быстро обратятся при первомъ хорошемъ урожаѣ въ очень низкія и для него невыгодныя.

§. Но если экстенсивныя страны не могли вскорѣ по проведеніи въ нихъ желѣзныхъ дорогъ доставлять интенсивнымъ странамъ хлѣбъ и, въ свою очередь, ни сами интенсивныя страны, ни ближайшія къ нимъ болѣе населенныя области экстенсивныхъ странъ не могли доставлять хлѣбъ иначе, какъ увеличивая цѣнность производства его, то, слѣдовательно, проведеніе желѣзн. дорогъ должно было необходимо вызвать болѣе или менѣе скоро повышеніе цѣны хлѣба. Но могло-ли удержаться это повышеніе? На этотъ вопросъ можно отвѣтить только отрицательно по слѣдующимъ со-

ображеніямъ. Повышеніе цѣны хлѣба вызвало въ промышленныхъ странахъ стремленіе повысить уровень производительности почвъ, хотя-бы при увеличеніи стоимости производства. „Цѣна зерна,“ — говоритъ de Foville (247), — „испытываетъ только слабыя колебанія и прибыль земледѣльца измѣряется теперь не дороговизной зерна, а произведеннымъ количествомъ.“ Съ этой цѣлью, съ одной стороны нужно было увеличивать количество скота ради увеличенія главнымъ образомъ, количества удобренія, съ другой—примѣнять разныя меліораци и новооткрытыя удобрительныя средства. При повышающихся цѣнахъ продуктовъ всѣ эти средства оказывались выгодными и всѣ они примѣнялись въ большей или меньшей мѣрѣ. Сами желѣзныя дороги облегчали примѣненіе этихъ средствъ. „Въ 1856 году Леонъ де Лавернь, говоря о широкой полосѣ песчаныхъ земель, прорѣзывающей Францію съ сѣверовостока на юго-западъ, пишетъ: „Вездѣ, гдѣ можно примѣнить въ обширномъ размѣрѣ известъ, какъ удобреніе, почва измѣняется очевидно: искусственные луга (посѣвныя травы) распространяются, скотъ улучшается, пшеница заступаетъ мѣсто ржи. Но только желѣзныя дороги, которыя транспортируютъ дешево или топливо (для выжиганія извести), или самую известъ, могутъ доставить ее въ распоряженіе каждаго“ (de Foville 248). Точно также Sologne была улучшена навозкой мергеля, доставленнаго желѣзной дорогой. Подобнымъ образомъ шло дѣло и въ другихъ странахъ, и неудивительно, что рядомъ съ расширеніемъ культуры болѣе цѣнныхъ хлѣбовъ, главнымъ образомъ на счетъ сокращенія пара и пастбища или некультурной площади, шло и увеличеніе среднихъ урожаевъ. Такъ, площадь (тыс. гектаровъ) и урожай (гектолитровъ на гектаръ) пшеницы во Франціи были:

въ 1840 г.		1862 г.		1882 г.	
площ.	урож.	площ.	урож.	площ.	урож.
5,587	12,45	7457	14,67	4191	17,28
средній урожай 1831—40 — 12,77; 1841—50 — 13,68, 1851—60 — 13,99; 1861—70 — 14,28; 1872—80 — 14,60; 1881—85 — 15,77.					

Слѣдовательно, до 1882 года, огромное увеличеніе до 320% въ площади и почти на 180% въ урожайности ¹⁾).

Но приведенныя для Франціи цифры обозначаютъ, вѣдь, увеличеніе производства въ періодъ 1840—62 г. на 550%, т. е. на 21½0% въ годъ. Это увеличеніе не могло поглощаться постоянно увеличеніемъ населенія, ни даже этимъ увеличеніемъ вмѣстѣ съ увеличеніемъ потребленія. Впрочемъ приведенныя цифры не показываютъ собственно увеличенія пищевого матеріала, такъ какъ часть площади подъ пшеницу была отнята изъ подъ другихъ хлѣбовъ, на первомъ мѣстѣ изъ подъ ржи. Потому одно это возрастаніе туземнаго производства не могло переполнить значительно рынка, пока не явился другой факторъ. Именно, одновременно, сначала медленно, потомъ, по мѣрѣ развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ и установленія болѣе правильныхъ тарифовъ (по цѣнности), все быстрѣе—сталъ развиваться подвозъ хлѣба изъ болѣе далекихъ районовъ—прежняго „района дикаго скотоводства“. Хозяева этихъ районовъ скоро убѣдились, что прежнее, чисто скотоводственное хозяйство стало менѣе выгодно, чѣмъ зерновое. Пониженіе (по крайней мѣрѣ относительно) доходности скотоводства вызвано было съ одной стороны тѣмъ, что страны ближайшія къ рынку, въ виду выгоды усиленія удобренія для полученія болѣе обильныхъ урожаевъ,—должны были усилить свое скотоводство и такимъ образомъ явились конкурентами „района дикаго скотоводства“, главнымъ образомъ, впрочемъ, по отраслямъ мясного и молочнаго скотоводства и, ради огражденія своихъ стадъ отъ болѣзней, прибѣгали къ запрещеніямъ или стѣсненіямъ ввоза скота изъ района дикаго скотоводства. Съ другой стороны, цѣны на хлѣбъ продолжали держаться на прежней высотѣ или даже расти, между тѣмъ какъ одна изъ выгоднѣйшихъ въ началѣ отраслей скотоводства отдаленныхъ районовъ—тонкорунное овцеводство—встрѣтила неожиданное и, такъ сказать, случайное препятствіе своему развитію. Дѣло въ томъ, что благодаря усовершенствованію транспорта, предѣлы „единеннаго государства“ быстро раздвигались и за границей прежняго района дикаго

¹⁾ Statistique agricole de la France. Resultats généraux de l'enquête decennale de 1882. p. 61, 55 и 41.

скотоводства уединеннаго государства, оказалась плодородная пустыня, частью ни кѣмъ не занятая и весьма удобная для разведенія всякихъ видовъ скота (Австралія, Южная Африка, Южная Америка). Разъ область эта сдѣлалась доступною заселенію, европейскіе колонисты весьма вѣрно рассчитали, что наиболѣе удобный для нихъ мѣновой товаръ будетъ шерсть, и овцеводство развилось здѣсь до огромныхъ размѣровъ. Производя шерсть очень дешево, эта область сдѣлала невозможной въ этой отрасли производства конкуренцію прежнихъ поставщиковъ шерсти для европейскихъ фабрикъ; тому же содѣйствовало и улучшеніе фабричной техники (возможность изъ болѣе грубыхъ шерстей готовить достаточно тонкій фабрикатъ). Такія обстоятельства вынудили переходъ этихъ областей къ зерновому хозяйству, которое въ первое время можно было-бы назвать не безъ основанія дикимъ зерновымъ хозяйствомъ, особенно тамъ, гдѣ почва была болѣе плодородна. Примѣры посѣвовъ пшеницы по пшеницѣ въ теченіи цѣлаго ряда лѣтъ не составляли исключенія, а скорѣе правило, какъ въ нашихъ степяхъ, такъ и въ болѣе или менѣе удаленныхъ частяхъ американскихъ штатовъ; явилось то, что нѣмцы зовутъ „Erzkörnerwirthschaft.“ Понятно, что при такомъ хозяйствѣ, когда почти единственный расходъ представляла уборка (посѣвы наволокомъ или сборъ падалицы), зерно обходилось крайне дешево и рѣдкое даже населеніе могло обрабатывать огромныя пространства. На помощь явились, къ тому-же, довольно скоро машины и усовершенствованныя орудія, которыя чуть не всѣ оказались наиболѣе удобоприложимы именно въ этихъ, очень экстенсивныхъ, съ обширными полями и однообразными культурами — странахъ, а это должно было необходимо повести къ удешевленію производства и къ расширенію запасекъ въ этихъ экстенсивныхъ районахъ. Извѣстно, съ какой небывалой доселѣ быстротой расширялась земледѣльческая культура въ С. А. Соединен. Штатахъ. Благодаря этому, какъ ни быстро росли города и потребности ихъ, но оказалось, все-же, что производство хлѣба и мяса растетъ еще быстрѣе и вотъ явилось то, что называютъ перепроизводствомъ. Можетъ быть, правда, что настоящаго перепроизводства не существуетъ, т. е., что весь произведенный хлѣбъ будетъ потребленъ въ тотъ періодъ, на который онъ заготовленъ, какъ

это утверждали нѣкоторые изслѣдователи (Шишкинъ ¹⁾, Nasse). Но это не могло помѣшать пониженію цѣнъ, такъ какъ послѣднее явилось, по существу, слѣдствіемъ болѣе дешеваго производства въ странахъ экстенсивныхъ. Благодаря — повидимому, по крайней мѣрѣ, — нескончаемому изобилію въ странахъ экстенсивныхъ дешеваго хлѣба и возможности доставить этотъ хлѣбъ дешево на центральные рынки, никто не хотѣлъ, разумѣется, платить дорого за хлѣбъ, дорого стоившій туземному производителю странъ промышленныхъ. Производители вынуждены были, конечно, уступить, хотя имъ, можетъ быть и приходилось отдавать продуктъ подчасъ по цѣнѣ ниже его дѣйствительной цѣнности. Но если эта цѣна была ниже цѣнности производства въ странахъ интенсивныхъ, то она была въ то-же время, болѣею частью, значительно выше цѣнности производства въ новыхъ странахъ. Въ такомъ положеніи дѣло оставаться не могло, ибо, несоотвѣтствіе цѣнъ и цѣнностей должно было вызвать въ странахъ экстенсивныхъ стремленіе расширить производство, хотя бы даже при помощи такихъ мѣръ, которыя могли повести къ нѣкоторому повышенію цѣнности продукта. Можно сказать, что рациональность требовала, чтобы цѣнность продукта была здѣсь повышена въ такой мѣрѣ, чтобы эта величина въ суммѣ съ цѣнностью провоза до рынка составила какъ разъ рыночную цѣну. Такое увеличеніе цѣнности продукта могло здѣсь происходить двумя путями: — путемъ распахи новыхъ, болѣе удаленныхъ земель, — приложеніемъ на прежде воздѣлывавшихся земляхъ новаго капитала, хотя-бы онъ и не былъ, столь-же производителенъ, какъ приложенный прежде, лишь-бы повышеніе цѣнности продукта не превзошло при этомъ указанной выше нормы. Замѣтимъ, что рѣчь идетъ здѣсь именно о цѣнности производства, т. е. о количествѣ трудовой энергіи, соотвѣтствующей данному количеству продукта, а не о стоимости производства, о которой говорятъ обыкновенно при подобныхъ сравненіяхъ. Уравненіе цѣнъ продуктовъ въ разныхъ мѣстахъ требуетъ именно уравненія *цѣнностей* ихъ, а не стоимости производства. Нужно всегда помнить, что цѣнность больше стоимости про-

¹⁾ Докладъ на харьковскомъ съѣздѣ сельскихъ хозяевъ. Современное паденіе цѣнъ на хлѣбъ, его причины и предѣлъ. (Сел. Хоз. и Лѣс. 1886 г. Февраль).

изводства на сумму прибыли на затраченные въ предпріятіе капиталы и сумму ренты. Слѣдовательно, чѣмъ больше будетъ доля стоимости производства въ данной цѣнности (цѣнѣ) продукта, тѣмъ меньшая доля этой цѣнности остается на долю прибыли и ренты. Но доля прибыли соразмѣряется съ суммой авансированнаго капитала, выражающаго стоимость производства. Потому, чѣмъ больше стоимость производства, тѣмъ больше (при данномъ уровнѣ прибыли) будетъ доля, отнимаемая отъ общей суммы цѣнности продукта стоимостью производства вмѣстѣ съ прибылью, и тѣмъ меньше будетъ оставаться, при данной цѣнности продукта, на долю ренты. Поэтому, повышеніе цѣнности производства не равнозначуще съ повышеніемъ стоимости производства: если повышается цѣнность производства, то при этомъ можетъ повыситься и стоимость производства и, соотвѣтственно послѣдней, и суммы прибыли и все-же на долю предпринимателя-хозяина останется еще и увеличенная рента. Увеличеніе-же стоимости производства безъ увеличенія цѣнности продукта всегда ведетъ къ уменьшенію ренты.

Но возвратимся къ нашему предмету. Мы сказали, что производители отдаленныхъ областей будутъ стремиться увеличить интенсивность и произвести болѣе количество продукта, по цѣнности, соотвѣтствующей установившейся рыночной цѣнѣ; къ послѣдней величинѣ должны будутъ, конечно, стремиться приспособить цѣнность своего продукта и производители интенсивныхъ странъ. Какимъ образомъ тѣ и другія достигнуть этого, мы увидимъ впослѣдствіи; здѣсь-же насъ занимаетъ вопросъ: возможно-ли и необходимо-ли, чтобы цѣны земледѣльческихъ продуктовъ поднялись опять до того высокаго уровня, на которомъ они стояли въ семидесятыхъ годахъ. Такое поднятіе было-бы, очевидно, необходимо для спасенія европейскаго земледѣлія, если бы существующія низкія цѣны не соотвѣтствовали — цѣнности или — тѣмъ паче, — были ниже стоимости производства въ Европѣ.

Мы, однако, не будемъ пускаться въ весьма мало надежныя вычисленія этой стоимости и цѣнности, а удовольствуемся теоретическимъ разсмотрѣніемъ вопроса.

§ 8. Чтобы рѣшить этотъ вопросъ, нужно выяснить, на сколько та интенсивная культура, которую ведетъ европейскій земле-

дѣлецъ можетъ содѣйствовать повышенію стоимости производства и повышенію цѣнности продукта. Очевидно, если эта интенсивная культура ведетъ къ такому повышенію, а страны экстенсивныя могутъ доставлять Европѣ тѣ-же продукты по меньшей стоимости производства и меньшей цѣнности, то — или Европѣ придется ликвидировать свое земледѣльческое хозяйство — или вести его также экстенсивно, какъ конкурирующія съ нею страны. Очевидно также, что болѣе важно рѣшить, въ какой зависимости отъ интенсивности находится стоимость производства, т. е. дѣйствительно-ли она повышается съ повышеніемъ интенсивности, какъ это обыкновенно говорятъ. Мы уже неоднократно указывали, что результатъ въ значительной мѣрѣ зависитъ отъ формы приложенія капитала. Но теперь насъ интересуетъ вопросъ: на сколько тотъ ходъ повышения интенсивности, который имѣлъ мѣсто въ дѣйствительности въ Европѣ, вліялъ на повышение стоимости производства продукта. Данныхъ по этому вопросу въ европейской литературѣ, по сколько она намъ извѣстна, имѣется чрезвычайно мало. Однако и на основаніи небольшого числа имѣющихся данныхъ мы должны прийти къ выводу, что и при увеличеніи интенсивности главнымъ образомъ на счетъ увеличенія суммы оборотнаго капитала, — какъ это имѣло мѣсто въ большинствѣ случаевъ въ Европѣ въ тотъ періодъ, о которомъ идетъ рѣчь, — нельзя утверждать, что повышение интенсивности вело къ повышенію стоимости производства. Мы имѣемъ, по крайней мѣрѣ, основанное на точныхъ данныхъ изслѣдованіе, предпринятое еще въ срединѣ семьдесятыхъ годовъ нѣкимъ Humbert'омъ ¹⁾ подъ руководствомъ извѣстнаго статистика Конрада, имѣвшее цѣлью обнаружить вліяніе свеклосахарной культуры на хозяйство. Это изслѣдованіе привело автора къ слѣдующимъ, интереснымъ для насъ выводамъ. Во 1-хъ, культура свеклы распространялась въ провинціи Саксоніи не на счетъ хлѣбовъ (что не составляетъ, — какъ скоро увидимъ, — особенности этой провинціи и повторяется и въ другихъ странахъ), а на счетъ пара — главнымъ образомъ и потому про-

¹⁾ Agrarstat. Untersuch. über den Einfluss des Zuckerrübenbaues auf die Land- und Volks-wirtschaft von Gust. Humbert. Samml. Nat.-Oekon. und Statistischer Abhandlungen v. J. Conrad. I B. I Heft.

центъ хлѣбовъ (4 главныхъ — пшеницы, ржи, овса и ячменя) въ свекловичныхъ хозяйствахъ немного только меньше, чѣмъ въ не-
культивирующихъ свеклы: 49⁰/₀ площади пашни — какъ среднее для 29 хозяйствъ перваго рода, и 55⁰/₀ — какъ среднее для 6 хозяйствъ втораго рода. Во вторыхъ, урожай всѣхъ безъ исключенія растений въ свекольныхъ хозяйствахъ значительно выше, такъ что превышеніе доходитъ для пшеницы до 16⁰/₀, для ячменя до 28,4⁰/₀, для овса до 47,5⁰/₀, для гороха даже до 74,5⁰/₀; для другихъ растений увеличеніе меньше, но во всякомъ случаѣ довольно значительно. Это увеличеніе урожая въ проявляется не только при разсмотрѣніи среднихъ данныхъ группъ хозяйствъ, но и при сопоставленіи урожая въ каждомъ изъ входящихъ въ составъ одной группы хозяйствъ съ каждымъ изъ хозяйствъ другой группы. Не смотря на то, что почва довольно однородна въ обѣихъ группахъ и преобладаніе хорошихъ почвъ, по заключенію автора, можно допустить скорѣе въ хозяйствахъ, не сѣющихъ свеклы, все-же — *наивысшіе урожаи даютъ во всѣхъ случаяхъ свекловичныя хозяйства, а наинизшіе исключительно несвекловичныя* (р. 46). Мало этого, низшій для свекловичныхъ хозяйствъ средній (за 10 лѣтъ) урожай каждого растенія выше высшаго средняго для несвекловичныхъ хозяйствъ.

Въ третьихъ: для сравненія производительности тѣхъ и другихъ хозяйствъ, авторъ выражаетъ всѣ продукты въ общемъ мѣрилѣ — ржи (ржаной цѣнности — Kornwerth), принимая цифры для перевода по Конраду (Agrarstat. Untersuch.) ¹⁾. Полученныя этимъ путемъ цифры производительности хозяйствъ приводятъ автора къ слѣдующему выводу: „не смотря на низкую оцѣнку свеклы, и по меньшей мѣрѣ одинаковое достоинство почвъ въ избранныхъ для примѣра хозяйствахъ, — хозяйства свекловичныя производятъ почти на $\frac{1}{3}$ ржаной цѣнности на единицу культурной площади

¹⁾ Именно рожь=100, пшеница=134, ячмень=93, овесъ=90, горохъ=112, картофель=24, свекла=12 (эту цифру авторъ находитъ очень низкой, такъ какъ она даетъ только 9 зильберггрошей за центнеръ свеклы, тогда какъ въ дѣйствительности хозяйства получали 10—11 згр.), масличная сѣмена=200, гречиха=100.

больше, чѣмъ несвекловичныя“ ¹⁾ (50). Но мало этого: — и по производству зерна свекловичныя хозяйства имѣютъ преимущество, ибо производятъ его на 190 киллогр. „ржаной цѣнности“ на гектаръ больше несвекловичныхъ. Въ четвертыхъ, наконецъ, что касается наиболѣе интереснаго для насъ пункта — расходовъ и доходовъ разныхъ хозяйствъ, — находимъ слѣдующее. Относительно вліянія на результаты хозяйства живой рабочей силы, выражаемаго здѣсь суммой расхода на рабочую плату, авторъ приходитъ къ такому выводу (99): „Мы считаемъ возможнымъ принять, что вообще при увеличеніи расходовъ производства, вслѣдствіе перехода къ болѣе интенсивному хозяйству, процентъ, который составляетъ въ расходахъ хозяйства жалованье, — уменьшается, такъ какъ съ прогрессомъ въ культурѣ полей покупка удобрений и концентрированного корма, обширныя меліорационныя и культурныя работы — составляютъ все болѣе и болѣе важныя статьи расходовъ хозяйства. Доказательства этому даетъ сравненіе приведенныхъ данныхъ съ цифрами, собранными Конрадомъ (названная статья), гдѣ рабочая плата (только наличными деньгами) составляла 45—55% всѣхъ расходовъ хозяйства, не смотря на то, что выдавалось сверхъ того еще относительно высокое вознагражденіе натурой; между тѣмъ, въ нашихъ несвекловичныхъ хозяйствахъ жалованье составляетъ только 22—29% всѣхъ расходовъ.“ Въ свекловичныхъ хозяйствахъ, однако, жалованіе поглощаетъ 32—37% всѣхъ расходовъ, да, кромѣ того, абсолютная цифра расхода на единицу площади въ 1½—2 и болѣе разъ превышаетъ расходъ несвекловичныхъ хозяйствъ, такъ что абсолютная цифра расходовъ переменнаго капитала (рабочей платы) на единицу пространства, вѣроятно значительно болѣе соотвѣтствующей цифры у Конрада. Потому авторъ безъ сомнѣнія, вправѣ сдѣлать выводъ, что „послѣ введенія свекловичной культуры въ среднемъ размѣрѣ, данное хозяйство (судя по жалованію) доставитъ занятіе чисто земледѣльческой работой въ 1½ раза большому числу рабочихъ, чѣмъ оно доставляло до

¹⁾ Отношеніе производительности=2151:3096, такъ что правильнѣе было-бы сказать, что производительность свекловичныхъ хозяйствъ почти въ 1½ раза выше.

введенія свеклы.“ Указываемое авторомъ уменьшеніе доли рабочей платы въ расходахъ хозяйства съ увеличеніемъ интенсивности составляетъ, однако, только случайность, или только выраженіе того именно хода развитія, который проходили западно-европейскія хозяйства. Мы видѣли, что эти хозяйства, послѣ перваго расширенія производительности за счетъ примѣненія бѣльшей массы живого труда,—какъ это имѣло мѣсто въ первое время по введеніи желѣзныхъ дорогъ,—вынуждены были скоро обратить главное вниманіе на увеличеніе урожаевъ, при чемъ,—за отвлеченіемъ рабочей силы фабриками,—главнымъ средствомъ для этого явилось примѣненіе удобреній и вообще увеличеніе постоянного капитала. Но указанное положеніе Humbert'a можетъ и не быть вѣрно въ тѣхъ случаяхъ, когда увеличеніе интенсивности пойдетъ съ одной стороны на счетъ увеличенія основного капитала, съ другой — на счетъ увеличенія рабочей силы. Это ясно уже изъ того значенія, какое имѣетъ основной капиталъ въ дѣлѣ увеличенія авансированнаго капитала и на которое мы неоднократно имѣли случай указывать. Относительно стоимости производства единицы продукта, авторъ приходитъ къ слѣдующему заключенію: „въ свекловичныхъ хозяйствахъ, при совершенно одинаковыхъ почвенныхъ (и климатическихъ, очевидно), условіяхъ—стоимость производства 100 киллогр. ржаной цѣнности, вслѣдствіе увеличенія урожаевъ, была ниже чѣмъ въ несвекловичныхъ“ (р. 108). Наконецъ, изъ вычисленій автора оказывается еще, что въ свекловичныхъ хозяйствахъ расходъ отнимаетъ меньшій процентъ изъ суммы валового дохода (74⁰/₀), чѣмъ въ хозяйствахъ несвекловичныхъ (75⁰/₀). Разница, конечно, незначительна, но она все-же имѣетъ значеніе, особенно въ виду того, что всѣ выводы Humbert'a рѣзко противорѣчатъ общепринятымъ мнѣніямъ относительно вліянія интенсивности на стоимость производства. Не смотря на то, что авторъ долженъ былъ прибѣгнуть къ методу (оцѣнкѣ продуктовъ по ржаной цѣнности), раціональность котораго можетъ быть оспариваема, мы все-же думаемъ, что эти выводы болѣе соотвѣтствуютъ дѣйствительности, чѣмъ общепринятые утвержденія, ибо послѣднія основаны только на примѣрныхъ, предположительныхъ вычисленіяхъ, а не на данныхъ, взятыхъ изъ

хозяйственной практики ¹⁾. Подобнымъ образомъ и другой выводъ Humbert'a, что издержки производства поглощаютъ меньшій процентъ въ хозяйствахъ болѣе интенсивныхъ, противорѣчитъ общепринятымъ мнѣнiямъ, хотя въ данномъ случаѣ мы не имѣемъ уже рѣшительно никакого основанiя оспаривать выводъ автора, ибо цифры его взяты прямо изъ хозяйственныхъ книгъ. Между тѣмъ, Людоговскiй, напр., прямо указываетъ (стр. 81), что съ увеличеніемъ интенсивности издержки отнимаютъ все болѣе и болѣе процентъ валового дохода, относя впрочемъ, очевидно, къ издержкамъ и процентъ на капиталъ, такъ какъ формулируетъ выводъ изъ своихъ примѣрныхъ вычисленiй слѣдующимъ образомъ: „съ возвышеніемъ интенсивности системы хозяйства, земельная рента его абсолютно возрастаетъ, но относительно валового дохода, выраженная въ процентахъ послѣдняго, она становится менѣе и менѣе, *вслѣдствіе меньшей, количественно-вещественной производительности затратъ труда и капитала*“. Подчеркнутая нами часть фразы, однако, опровергается выводами Humbert'a, ибо она есть не что иное, какъ перифразъ того положенiя, что стоимость производства съ увеличеніемъ интенсивности возрастаетъ. Очевидно, если это послѣднее положеніе не вѣрно, то и весь выводъ Людоговскаго по меньшей мѣрѣ не доказанъ.

Укажемъ, наконецъ, и на то, что статистическія данныя, собранныя въ послѣднее время для Ганновера Дрекслеромъ, равно какъ и данныя русскаго департамента земледѣлія не подтверждаютъ также того положенiя, что стоимость производства будетъ тѣмъ выше, чѣмъ выше интенсивность хозяйства. Это показываютъ слѣдующія таблицы:

Табл. I. Стоимость производства пшеницы въ Ганноверѣ.

Расходъ на десятину, не считая процентовъ и ренты		Урожай зерна (пшеницы) съ десятины	Стоимость производства пуда зерна, не считая соломы	Тоже, но принимая цѣну сол. по оцѣнкѣ Дрекслера
№ хозяйств.	руб.	пудовъ	коп.	коп.
1	169,50	146,52	116	94
2	197,52	173,62	114	93

¹⁾ Если же изъ практики, то этотъ выводъ основывается обыкновен-

3	129,87	103,78	122	104
4	135,00	122,09	110	88,5
5	169,48	146,52	116	75,5
6	171,78	146,52	117	90
7	170,03	146,52	119	97,6
8	170,90	142,85	116	100,7
9	162,98	123,32	132	110
10	158,39	134,31	118	98
11	160,88	170,94	94	77
12	134,10	122,09	110	92
13	176,69 заводскія	21,273	81	64,5
14	173,42 хозяйств.	162,39	107	82

Табл. II. Стоимость производства пуда пшеницы въ Россіи ¹⁾

	Озимой	Яровой
	к о п ѣ е к ѣ	
Южныя степныя губерніи . . .	57	72
Среднія черноземныя . . .	70	61
Восточныя и юговосточныя . . .	—	57
Сѣверныя черноземныя. . .	66	—
Югозападныя . . .	73	48

Цифры таблицы первой не позволяютъ составить себѣ понятія объ интенсивности хозяйствъ. Но, на сколько интенсивность выражается общей суммой расхода (авансированнаго капитала) на десятину (столб. 1-й), — нельзя сказать, что наиболѣе интенсивныя хозяйства производятъ наиболѣе дорого. Дрекслеръ, который собралъ эти данныя, приводитъ, правда, нѣкоторыя оговорки, которыя отчасти оправдываютъ наиболѣе рѣзкія отступленія. Можно, конечно,

но на исключительномъ увеличеніи интенсивности путемъ увеличенія оборотнаго капитала. (См. сказанное объ этомъ въ отдѣлѣ о Тюненѣ).

¹⁾ Обѣ эти таблицы составлены нами по даннымъ, помѣщеннымъ въ статьѣ И. Н. Миклашевскаго „Стоимость производства зерновыхъ хлѣбовъ въ нѣкоторыхъ областяхъ Германіи и черноземной полосы Россіи (Сельское Хозяйство и Лѣсоводство Март. 1890 г.) Цифры 1-го, 3-го и 4-го столбца 1-й таблицы вычислены нами по табл. 1-й назв. статьи (стр. 243). Стоимость соломы при вычисленіи 4-го столбца, принята по оцѣнкѣ, указанной въ той-же таблицѣ. Таблица II представляетъ извлеченіе изъ таблицы 5-й той-же статьи (стр. 253).

допустить, что нѣкоторыя, слишкомъ высокія цифры составляютъ или послѣдствіе неправильнаго вычисленія, или результатъ нераціональности хозяйства. При всемъ томъ, трудно допустить, будто только случайно (какъ результатъ того, что взять урожай одного года, — по мнѣнію Дрекслера) заводскія хозяйства (№№ 13, 14) даютъ наименьшую стоимость производства. Нужно сказать, что Дрекслеръ вычислялъ не стоимость производства, а собственно цѣнность продукта, такъ какъ считалъ и ренту и процентъ на капиталъ въ суммѣ расходовъ, поэтому у него только одно хозяйство (№ 13) дало очень низкую стоимость (цѣнность) производства; въ нашемъ-же вычисленіи и № 14 даетъ цифру, которая, значительно ниже средней для всѣхъ незаводскихъ хозяйствъ (93,36 к.). При томъ, если только признать, что счетъ расходовъ хозяйства № 13-й сведенъ вѣрно, то нельзя допустить, чтобы на стоимость продукта могъ повліять въ такой степени исключительно высокій урожай даннаго года; для того, чтобы стоимость производства могла повыситься здѣсь до средней цифры для 12 незаводскихъ хозяйствъ, нужно, вѣдь, чтобы урожай понизился почти въ $1\frac{1}{2}$ раза (точнѣе въ отношеніи $93,36:64,5 = 144,74:100$), т. е. почти до 145—150 пуд., ниже, слѣдовательно, многихъ незаводскихъ хозяйствъ и едва ровень съ вычисленнымъ для всѣхъ хозяйствъ среднимъ урожаемъ. Вѣроятно-ли такое пониженіе для средняго урожая заводскаго хозяйства? Мы думаемъ, что, по меньшей мѣрѣ, слѣдуетъ признать такое пониженіе маловѣроятнымъ, такъ какъ именно высокоинтенсивныя заводскія хозяйства отличаются меньшими колебаніями урожаевъ, а также и высокими средними урожаями и во всякомъ случаѣ урожай ихъ выше (какъ видно изъ цифръ Гумберта), чѣмъ урожай менѣе интенсивныхъ незаводскихъ хозяйствъ. Но и цифры нашей 2-ой таблицы скорѣе противорѣчатъ, чѣмъ подтверждаютъ положеніе о большей стоимости производства въ хозяйствахъ болѣе интенсивныхъ.

Извѣстно вѣдь, что изъ русскихъ (поименованныхъ въ таблицѣ 2-ой) районовъ наибольшую интенсивностію отличаются хозяйства югозападнаго края, а между тѣмъ, мы видимъ здѣсь наименьшую стоимость производства яровой пшеницы. Правда, озимая пшеница здѣсь наиболѣе дорога; но если взять среднюю для обоихъ

сортъ по тѣмъ областямъ, гдѣ они оба сѣются, то получимъ стоимость пуда: въ южныхъ степныхъ губ. 64,5 к., въ среднихъ черноземныхъ 65,5 и въ югозападныхъ только 60,5 коп. Конечно, приведенныя данныя не достаточны для того, чтобы прійти къ положительному выводу; но все-же нужно признать, что повышение стоимости производства подъ вліяніемъ увеличенія интенсивности хозяйства, по меньшей мѣрѣ не доказано. Скорѣе можно бы сдѣлать какъ разъ обратный выводъ, судя по приведеннымъ даннымъ Humbert'a и Дрекслера, т. е. что *сумма авансированнаго для производства единицы продукта капитала съ увеличеніемъ интенсивности уменьшается*. Если это послѣднее положеніе вѣрно, то мы въ правѣ заключить, что подъ вліяніемъ парового транспорта сближаются не только цѣны, но и цѣнности продуктовъ земледѣлія въ разныхъ областяхъ современнаго „уединеннаго государства.“ Мы хорошо понимаемъ, что приведенныя данныя о стоимости производства по Humbert'у и Дрекслеру далеко недостаточны для доказательства выставляемаго нами положенія. Но статистически это положеніе едва-ли когда нибудь и можетъ быть доказано, ибо ни статистика, ни сельскохозяйственное счетоводство не регистрируютъ количество затраченной на производство трудовой энергіи. Однако, простое логическое разсужденіе показываетъ, что при современныхъ условіяхъ транспорта отношеніе стоимости и цѣнности производства въ разныхъ странахъ должно быть именно таково, какъ слѣдуетъ изъ нашего положенія. Дѣйствительно, мы видѣли, что разность рыночныхъ цѣнъ въ самыхъ отдаленныхъ другъ отъ друга районахъ становится все меньше; а если-бы при этомъ малое примѣненіе капитала имѣло слѣдствіемъ и малую стоимость производства, а большое примѣненіе капитала, наоборотъ, высокую стоимость производства, то оказалось бы, что страны, работающія съ малымъ капиталомъ, получаютъ огромную прибыль отъ продажи своихъ произведеній и, на оборотъ, — страны работающія съ большимъ капиталомъ, получаютъ ничтожную прибыль на затраченный капиталъ или даже совсѣмъ не получаютъ ея; разумѣется, въ послѣднемъ случаѣ тѣмъ менѣе могло-бы быть рѣчи о рентѣ. Оказалось-бы, словомъ, что пониженіе стоимости транспорта приводитъ къ тому результату, который, какъ мы видѣли, получается, если

въ формулахъ Тюнена понизить стоимость транспорта, т. е. къ образованію пустыни вокругъ центральнаго города современнаго уединеннаго государства. Напомнимъ, что указаніе экономистовъ о вышемъ, будто-бы, уровнѣ прибыли въ новыхъ (экстенсивныхъ) странахъ, отнюдь нельзя считать доказаннымъ, а слѣдоват., и изъ этого положенія нельзя выводить оправданія указаннаго несоотвѣтствія между прибылью новыхъ и старыхъ странъ.

Совсѣмъ иначе будетъ поставлено дѣло, если мы допустимъ, что (раціональное) повышеніе интенсивности ведетъ къ пониженію стоимости производства. Тогда нивелировка цѣнъ во всѣхъ областяхъ современнаго міра обозначала-бы, вмѣстѣ съ тѣмъ, что и цѣнности продуктовъ (количество затраченной трудовой энергіи) стремятся къ уравниенію въ разныхъ странахъ. Въ силу этого уравненія, остатокъ отъ цѣнности (цѣны) продукта, за вычетомъ стоимости его въ авансированномъ капиталѣ, т. е. прибавочная цѣнность, былъ-бы тѣмъ больше, чѣмъ выше интенсивность. Это именно и должно быть такъ, для того, чтобы возможно было, при одинаковомъ приблизительно уровнѣ прибыли во всѣхъ странахъ, прилагать, гдѣ нужно, болѣе капиталъ и получать при этомъ въ каждомъ данномъ случаѣ соотвѣтствующую прибыль а также и ренту, которая въ интенсивномъ хозяйствѣ должна быть по меньшей мѣрѣ одинакова съ рентою тѣхъ областей, гдѣ хозяйство ведется съ меньшей интенсивностью.

Эти апіорическія разсужденія, какъ мы показали, отчасти подтверждаются приведенными данными изъ хозяйственной практики, по скольку можно вообще ожидать такого подтвержденія.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Измѣненіе техники земледѣлія подъ вліяніемъ парового транспорта,

§ 1. Какъ было указано выше, первое, болѣе рѣзко обнаруживающееся вліяніе улучшенія транспорта—это нивелированіе цѣнъ какъ въ пространствѣ, такъ и во времени. Это состояніе цѣнъ, слѣдовательно, прямо противоположно тому, какое имѣло мѣ-

сто ранѣе, при отсутствіи возможности сношеній даже между близкими областями; въ послѣднемъ случаѣ, незначительное пониженіе урожая вызывало рѣзкое колебаніе цѣнъ à la hausse, точно такъ же, какъ небольшое превышеніе средняго урожая вызывало рѣзкое движеніе à la baisse. Къ какому результату приводили эти колебанія — видно изъ слѣдующаго разсчета. „Предположимъ“ — говорить de Foville — „что средній урожай 10 гектолитр. и средняя цѣна 5 франковъ за гектолитръ; тогда, по правилу King'a, цѣны и доходъ съ измѣненіемъ урожая будутъ измѣняться слѣдующимъ образомъ:

Урожай 10 гектолитр.	цѣна 5	фр.,	доходъ 50	фр. съ гектара
„ 9 „	„ 6,5 „	„ „	58,5 „	„
„ 8 „	„ 9 „	„ „	72 „	„
„ 7 „	„ 13 „	„ „	91 „	„
„ 6 „	„ 19 „	„ „	114 „	„
„ 5 „	„ 27,5 „	„ „	137,5 „	„

Словомъ, доходъ повышался обратно пропорціонально урожаю. При такомъ ходѣ дѣлъ, естественно, не было интереса улучшать хозяйство; являлось почти желательнымъ, чтобы урожай былъ какъ можно ниже, тѣмъ болѣе, что расходъ съ паденіемъ урожая почти не повышался. Теперь, наоборотъ, даже значительный мѣстный неурожай не способенъ поднять рѣзко цѣны, ибо небольшого повышения ихъ уже достаточно, чтобы вызвать движеніе къ данному мѣсту хлѣба чуть не со всѣхъ странъ свѣта. Но повышение цѣны вмѣстѣ съ уменьшеніемъ урожая до извѣстной степени (хотя и не въ такой мѣрѣ какъ по формулѣ King'a) представляетъ справедливое вознагражденіе владѣльца и соответствуетъ обмѣну по цѣнности. Какъ выяснено еще Тюненомъ, многіе расходы остаются постоянными, каковъ-бы ни былъ урожай. На практикѣ даже не рѣдки случаи, когда малый урожай вызываетъ по извѣстнымъ статьямъ усиленный расходъ: напр., при дурной, дождливой погодѣ во время уборки хлѣба, не только уменьшается урожай, но и возникаетъ расходъ на сушку хлѣба, который при благоприятныхъ условіяхъ можетъ прямо отсутствовать. Если, слѣдовательно, плохой урожай не сопровождается повышеніемъ цѣнъ, то хозяинъ несетъ убытокъ и чѣмъ больше недородъ противъ средняго и чѣмъ чаще повто-

ряются недороды, тѣмъ больше и чаще приходится хозяину нести убытокъ. Конечно, часть этихъ убытковъ можетъ возмѣщаться въ годы урожаявъ, превышающихъ средніе. Тѣмъ не менѣе, постоянная неувѣренность въ будущемъ, лишающая хозяина энергіи въ веденіи дѣла и, рядомъ съ этимъ, значительные убытки при недородахъ, заставляютъ хозяевъ искать мѣръ предотвратить недороды, т. е. достигнуть болѣе равномѣрности урожаявъ. Поэтому нельзя признать основательнымъ выводъ Conrad'a (Schönberg's Handbuch d. polit. Oekon. В. II, р. 236), который, говоря о вліяніи ввознаго хлѣба на хозяйство Европы (особенно Германіи), и указавъ, что, вслѣдствіе ввоза, цѣны земледѣльческихъ продуктовъ становятся независимыми отъ мѣстныхъ урожаявъ и, слѣдовательно, возможно, что при хорошемъ урожаѣ цѣны въ странѣ будутъ высоки (какъ это и было въ Германіи въ 1872—75 гг.) и обратно, при дурномъ — низки (что имѣло мѣсто тамъ же въ 1879—81 гг.), — дѣлаетъ отсюда такой выводъ: „Колебанія чистаго дохода сельскаго хозяйства въ новѣйшій періодъ сдѣлались болѣе прежняго.“ Выводъ этотъ едва-ли основателенъ. Чтобы указанные колебанія сдѣлались шире, чѣмъ прежде, необходимо, во 1-хъ, чтобы доходъ земледѣлія въ той же степени, какъ и прежде, зависѣлъ отъ цѣнъ хлѣба; во 2-хъ, чтобы и колебанія урожаявъ остались прежнія. Между тѣмъ ни то, ни другое, какъ сейчасъ увидимъ, не имѣло мѣста.

§ 2. Чтобы прійти къ опредѣленному выводу относительно вліянія уменьшенія колебанія въ цѣнахъ и всѣхъ другихъ послѣдствій проведенія желѣзн. дорогъ на сельское хозяйство, необходимо нѣсколько детализировать задачу, ибо нѣтъ сомнѣнія, что вліяніе всѣхъ этихъ измѣненій должно быть различно, въ зависимости отъ того —возьмемъ-ли страну высоко интенсивную или обратно —высоко экстенсивную. Подъ именемъ высоко-интенсивной страны мы разумѣемъ области, имѣвшія уже до проведенія желѣзныхъ дорогъ на столько хорошіе пути сообщенія, что здѣсь развилась фабричная промышленность и рядомъ съ нею городская жизнь, —имѣлись, слѣдовательно, мѣстные рынки. Вліяніе послѣднихъ и должно было отразиться на земледѣліи, сообщая ему и болѣшую интенсивность и большее разнообразіе. Типическими представительницами такого рода странъ могутъ служить только Англія и Бельгія.

На оборотъ, всѣ страны, гдѣ фабричная промышленность не была развита до введенія жел. дорогъ, гдѣ, слѣдовательно, отсутствовали мѣстные рынки, а потому и земледѣліе носило большую частью довольно первобытный характеръ, — всѣ такія страны мы называемъ экстенсивными. Собственно говоря, до введенія желѣзн. дорогъ почти вся континентальная Европа подходила къ послѣднему типу, ибо тѣ небольшіе клочки болѣе интенсивно воздѣлываемаго пространства, которые окружали незначительные, въ большинствѣ, мѣстные центры промышленной дѣятельности, не измѣняли общаго характера страны и, можно сказать, что вообще вся континентальная Европа была раздѣлена на множество, крайне незначительныхъ по размѣрамъ „уединенныхъ государствъ“. При всемъ томъ, экстенсивныя страны далеко не могутъ быть всѣ подведены подъ одинъ шаблонъ: они разнятся не только по степени, но и по причинамъ ихъ экстенсивности и, въ зависимости отъ различныхъ обстоятельствъ, ходъ развитія земледѣлія въ этихъ областяхъ подѣ влияніемъ улучшенія транспорта долженъ быть различенъ. Общей чертой для всѣхъ экстенсивныхъ областей будетъ то, что здѣсь мы встрѣтимъ вообще болѣе сильныя, чѣмъ въ интенсивныхъ странахъ, уклоненія урожаевъ отъ средняго и особенно въ областяхъ наиболѣе экстенсивнаго, а вмѣстѣ съ тѣмъ большую часть и менѣе рациональнаго хозяйства. Таковъ будетъ именно тотъ районъ, который соотвѣтствовалъ прежде району дикаго скотоводства уединеннаго государства и примыкающія по направленію къ центру къ этому району области круга трехпольнаго хозяйства. И дѣйствительно, г. Янсонъ приводитъ слѣдующія данныя о колебніи урожаевъ вверхъ и внизъ отъ средняго (т. II, 432).

	П ш е н и ц ы			Р ж и		
	вверхъ	внизъ	въ суммѣ	вверхъ	внизъ	въ суммѣ
Бельгія	21 ⁰ / ₀	19 ⁰ / ₀	40	13,8	22,4	36,2
Франція	19,1	26	45,1	13,0	22,4	35,4
Пруссія	15,5	13,3	28,8	23,1	14,6	37,7
Венгрія	28,4	25,0	53,4	27,9	47,3	75,2
Россія:						
губ. югозапад.	36,6	39	75,6	15,2	32,6	47,8
южн. степныя.	30,5	52,7	83,2	63,6	48,5	112,1

средн. черноз.	51,4	34,2	85,6	24,4	26,6	51,0
нижневолжск.	45,4	42,4	87,8	39,1	17,4	56,5

Разсматривая этот рядъ, нетрудно замѣтить, что именно страны и области менѣ культурныя отличаются наибольшими колебаніями. Конечно, нельзя ожидать строгой пропорціональности колебаній съ высотой культурнаго развитія страны, ибо результатъ зависитъ въ значительной степени отъ естественныхъ факторовъ (климата), но все же ясно, что Венгрія и русскія области, страны изъ поименованныхъ наименѣ культурныя, — рѣзко отличаются отъ всѣхъ другихъ и въ нихъ колебанія въ среднемъ въ $1\frac{1}{2}$ —2 раза больше, чѣмъ въ остальныхъ перечисленныхъ странахъ. Рядомъ съ этимъ, экстенсивныя области отличаются еще или отличались прежде необыкновеннымъ однообразіемъ культуръ. Поэтому, въ нихъ неурожаи при постоянствѣ цѣнъ должны отзываться несравненно разрушительнѣе на хозяйствахъ, чѣмъ въ странахъ старой культуры (интенсивныхъ), гдѣ производятся болѣе разнообразныя растенія, которыя никогда не страдаютъ одновременно отъ неурожая.

Другой, общій всѣмъ экстенсивнымъ странамъ, признакъ, — какъ было указано, — отсутствіе внутреннихъ рынковъ, т. е. большихъ городовъ, концентрирующихъ въ себѣ обрабатывающую промышленность. Этотъ признакъ указываетъ вмѣстѣ съ тѣмъ на отсутствіе или слабое развитіе обмѣна, на господство въ значительной мѣрѣ натурального хозяйства, при которомъ, слѣдовательно, потребности въ обработанныхъ продуктахъ удовлетворяются — если не силами самой семьи, то все-же при помощи предметовъ, изготовленныхъ ручнымъ, ремесленнымъ способомъ.

§ 3. Начнемъ обзоръ измѣненій въ техникѣ земледѣлія со странъ экстенсивныхъ, къ которымъ принадлежала въ моментъ введенія желѣзныхъ дорогъ большая часть Европы. Было упомянуто, что среди экстенсивныхъ странъ слѣдуетъ различать нѣсколько группъ, сообразно слѣдующимъ признакамъ: 1) болѣе или менѣе густая населенность страны, 2) климатъ и почва и 3) географическое положеніе, главнымъ образомъ по отношенію къ морю, какъ главнѣйшему пути для сношеній съ другими областями до открытія желѣзныхъ дорогъ. По этимъ признакамъ можно различить среди

экстенсивныхъ странъ; во первыхъ, страны относительно *густо населенныя* ¹⁾, гдѣ по крайней мѣрѣ нѣтъ свободныхъ, никѣмъ не занятыхъ земель. Чѣмъ гуще населеніе такой страны, тѣмъ больше должна быть раздроблена земельная собственность; чтобы послѣднее было возможно, въ свою очередь, необходимо, чтобы почва была достаточно плодородна въ обыкновенномъ, общеупотребительномъ смыслѣ слова, на подобіе напр. нашихъ черноземовъ, т. е. чтобы эта почва, не требуя какихъ-либо существенныхъ и дорогихъ затратъ, давала достаточный урожай главнымъ образомъ хлѣба, зерна. Это условіе существенно необходимо, иначе нельзя себѣ вообразить сколько-нибудь значительную населенность при условіяхъ первобытнаго экстенсивнаго хозяйства. Вторую группу составлять области приморскія, съ достаточно плодородной почвой, склонной, однако, благодаря приморскому положенію, въ болѣе мѣрѣ къ производству травъ и вообще корма для скота, чѣмъ къ производству зерна. При условіяхъ экстенсивныхъ странъ онѣ не могли быть населены такъ густо, какъ области предъидущей группы, такъ какъ господство скотоводственнаго хозяйства или смѣшаннаго (гольштинская система) не допускало значительнаго раздробленія землевладѣнія. Впрочемъ, близость къ морю позволяла этимъ странамъ болѣе интенсивныя сношенія съ другими областями и вела отчасти къ раздѣленію занятій (рыболовство), слѣдствіемъ чего явились внутренніе рынки, а съ ними и возможность ввести болѣе разнообразіе и большую интенсивность въ земледѣльческое хозяйство.

Но мы подъ этой группой будемъ разсматривать только тѣя мѣстности, гдѣ рынки были незначительны и хозяйство экстенсивно.

¹⁾ Съ терминомъ „экстенсивныя страны“ обыкновенно соединяютъ представленіе страны малонаселенной. На самомъ дѣлѣ однако, какъ видно изъ текста, терминъ этотъ приложимъ и къ странамъ съ густымъ населеніемъ. Примѣръ — Британская Индія, населенность которой вдвое гуще населенія Англіи (Stat. agricole de la France p. 47) и которая, тѣмъ не менѣе, по указаннымъ выше признакамъ, должна быть причислена къ странамъ экстенсивнымъ. Такое отождествленіе экстенсивныхъ странъ съ рѣдконаселенными находимъ напр. у Settegast'a: Die Landwirthschaft und ihr Betrieb. В. II, 20—35 (частію цитировано выше стр. 8 и 49). Особенно рельезно выступаетъ это положеніе въ таблицѣ, составленной Kraft'омъ на основаніи разсужденій Settegast'a (Kraft. Betriebslehre 2-e Auflage p. 78).

Третью, заслуживающую отдѣльнаго разсмотрѣнія группу составляютъ предгорья, которыя, сообразно климату и положенію, могутъ имѣть различный характеръ.

Наконецъ, какъ четвертую группу, мы рассмотримъ горныя мѣстности, т. е. склоны, по скольку они подлежатъ земледѣльческой культурѣ.

Можно было-бы, пожалуй, разсмотрѣть въ видѣ отдѣльной группы лѣсныя области и нѣкоторыя другія характерныя въ томъ или другомъ отношеніи мѣста; но такъ какъ это не дастъ намъ новаго матеріала для нашихъ теоретическихъ выводовъ, то мы удовольствуемся перечисленными.

§ 4. Начнемъ съ областей съ болѣе густымъ населеніемъ. Если густонаселенная страна остается, все-же, экстенсивной, то, какъ мы замѣтили выше, это значить, что весьма значительная часть населенія ея занята земледѣліемъ и, къ тому-же, существуетъ значительное плодородіе и раздробленіе почвы, т. е. малая величина отдѣльныхъ хозяйствъ. Поэтому, отсутствіе рынковъ есть здѣсь только слѣдствіе однообразія занятій населенія. Необходимо, при томъ, предположить, что населеніе здѣсь бѣдно, ибо, съ одной стороны, малая величина хозяйствъ служить нерѣдко весьма существеннымъ тормазомъ для введенія улучшеній, съ другой—невозможность ввести разнообразіе въ культуру, благодаря отсутствію близкихъ рынковъ и невозможности сбыта на отдаленные рынки при первобытныхъ путяхъ сообщенія, влечетъ за собою недостатокъ обмѣна. Производя мало, каждый хозяинъ и отчуждать можетъ мало, а, слѣдовательно, и приобрѣтать въ обмѣнъ произведеній другихъ лицъ долженъ также весьма ничтожное количество. Поэтому, удовлетвореніе остальныхъ потребностей, кромѣ пищи, производимой самимъ земледѣльцемъ, совершается, можно сказать, исключительно на счетъ произведеній первобытнаго ремесла, такъ называемаго у насъ кустарнаго промысла. Проведеніе желѣзной дороги въ такую мѣстность связываетъ ее, правда, съ центральными рынками, но, особенно въ первое время, нерѣдко не только не улучшаетъ положеніе населенія, но еще ухудшаетъ его. Рѣшающими моментами являются слѣдующіе.

Такъ какъ проведеніе дороги вызываетъ повышеніе цѣнъ зе.

мледѣльческихъ продуктовъ на мѣстѣ, то, слѣдовательно, тѣ избытки, которые населеніе сбывало ранѣе по низкимъ цѣнамъ, продаются теперь по болѣе высокимъ цѣнамъ и средства населенія, его покупательная сила, — увеличиваются. Но вмѣстѣ съ желѣзною дорогою страна наводняется дешевыми произведеніями мануфактуръ и фабрикъ и многіе изъ прежнихъ кустарей не находятъ сбыта своимъ произведеніямъ; хотя, конечно, другіе, произведенія которыхъ, благодаря проведенію дороги, открывается болѣе обширный рынокъ, выигрываютъ отъ этого. Последнихъ, однако, обыкновенно меньшинство, такъ какъ, при описанныхъ условіяхъ, болѣе большая часть кустарей должна была посвящать свой трудъ на удовлетвореніе потребностей ближайшихъ сосѣдей и произведенія ея были настолько грубы, что не могли конкурировать на центральномъ рынкѣ. Земледѣліе также велось до сихъ поръ первобытнымъ способомъ, т. е. всегда нерационально, и, слѣдовательно, неурожаи составляютъ нерѣдкое явленіе, а съ проведеніемъ желѣзной дороги вздорожаніе продукта, бывшее прежде послѣдствіемъ неурожая, или совсѣмъ не имѣетъ мѣста или во всякомъ случаѣ значительно уменьшается. Поэтому естественнымъ послѣдствіемъ перваго же неурожая здѣсь является обыкновенно крушеніе многихъ хозяйствъ. Такой результатъ является тѣмъ скорѣе, чѣмъ вообще меньше были избытки нормальныхъ урожаевъ и чѣмъ болѣе населеніе должно было полагаться на заработокъ изъ кустарныхъ промысловъ. Можно было-бы думать, что избытокъ денежныхъ средствъ, являющійся въ рукахъ населенія, вслѣдствіе продажи земледѣльческихъ продуктовъ по болѣе высокимъ противъ прежняго цѣнамъ, дастъ возможность населенію или обойтись безъ заработка изъ промысловъ, или же, употребивъ этотъ избытокъ на увеличеніе интенсивности земледѣлія, избавиться въ значительной мѣрѣ отъ послѣдствій неурожавъ, или отъ самыхъ неурожавъ. Конечно, и то и другое примѣненіе избыточныхъ средствъ непременно будетъ имѣть мѣсто и тѣмъ въ болѣе-шей степени, чѣмъ больше происшедшее повышеніе цѣны, чѣмъ больше имѣвшіеся у населенія избытки и чѣмъ равномернѣе урожаи, вслѣдствіе природныхъ (климатическихъ) вліяній и чѣмъ, наконецъ, быстрѣе будетъ увеличиваться интеллигентная сила населенія, безъ которой невозможно повышеніе рациональности и интенсивности

(раціональной) земледѣлія, такъ какъ это повышеніе предполагаетъ пониманіе измѣнившихся условій сбыта, характера почвы, климата и всѣхъ факторовъ, которые должны быть принимаемы во вниманіе при организаціи хозяйства. Но, называя рассматриваемую нами страну густонаселенною, мы разумѣемъ подъ этимъ терминомъ, что на данной ступени хозяйственнаго развитія всѣ земли, способныя къ обработкѣ, заняты и, при воздѣлываніи по принятой системѣ, доставляютъ какъ разъ столько продукта, что избытокъ его даетъ возможность населенію удовлетворить другія потребности обыкновенно довольно скудно; эта страна, словомъ, насыщена населеніемъ при данной ступени хозяйственной культурности. Для такой страны мы должны допустить, что, съ одной стороны малые избытки, съ другой — низкая образовательная ступень населенія заставляютъ, при измѣнившихся условіяхъ, многія хозяйства прійти къ ликвидаціи. Образовавшееся такимъ образомъ избыточное населеніе частью будетъ поглощено тѣми хозяйствами, которыя выйдутъ изъ этого положенія болѣе счастливо и будутъ имѣть возможность увеличить интенсивность производства. Чѣмъ ближе будетъ данный районъ къ рынку или точнѣе, — чѣмъ ближе онъ окажется къ нему придвинуть улучшеніемъ путей сообщенія, чѣмъ больше, слѣдовательно, будетъ возможности производить продукты трудно транспортируемые, производство которыхъ по большей части требуетъ значительной затраты живой рабочей силы, тѣмъ больше можетъ быть поглощено такимъ путемъ образовавшагося избыточнаго населенія. Обыкновенно, однако, процессъ разрушенія идетъ гораздо быстрѣе процесса улучшенія сохранившихся хозяйствъ и часть разоренныхъ хозяевъ должна выселиться, если не вонъ изъ страны, то, по крайней мѣрѣ, въ города. Эта то часть составила главный контингентъ прироста населенія европейскихъ городовъ со времени проведенія желѣзныхъ дорогъ, ибо бѣольшая часть государствъ континента Европы находилась, именно, въ положеніи нашей страны, когда началась постройка желѣзныхъ дорогъ.

§ 5. Что касается того, какую форму приметъ здѣсь земледѣльческое хозяйство, то этотъ вопросъ рѣшается на основаніи слѣдующихъ соображеній. Избытокъ населенія обозначаетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, дешевыя рабочія руки. Такъ какъ здѣсь повышеніе ин-

тенсивности выгодно, а, вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣются въ изобиліи дешевыя рабочія руки, то является такой строй хозяйства, при которомъ эти дешевыя рабочія руки могли-бы быть наилучшимъ образомъ использованы. При плодородной почвѣ (и благопріятномъ климатѣ—условіе, которое мы не отдѣляемъ отъ понятія о плодородіи) здѣсь даны все условія для культуры растений и вообще производства земледѣльческихъ продуктовъ, требующихъ большого расхода рабочей силы на единицу пространства, тѣмъ болѣе, что, благодаря существовавшей уже ранѣе раздробленности землевладѣнія, размѣры хозяйствъ (хотя, можетъ быть, и увеличатся противъ прежняго) будутъ относительно малы и введеніе многихъ, сокращающихъ приложеніе живого труда машинъ будетъ невозможно. Конечно, въ зависимости отъ свойствъ почвы и климата, и требованій рынка здѣсь могутъ развиваться тѣ или другія культуры въ большей мѣрѣ, но общій характеръ хозяйства будетъ обуславливаться, на первомъ мѣстѣ, повышеніемъ интенсивности путемъ увеличенія потребленія живого труда. Рядомъ съ этимъ, не останется безъ измѣненія и основной капиталъ и прежде всего долженъ измѣнить свой характеръ мертвый инвентарь. Хотя приложеніе машинъ, сокращающихъ потребленіе живого труда, здѣсь будетъ мало распространено, но необходимость лучшей обработки почвы поведетъ къ замѣнѣ прежнихъ первобытныхъ орудій болѣе совершенными, къ замѣнѣ дерева желѣзомъ и сталью. Это обстоятельство необходимо вызоветъ образованіе здѣсь фабрикъ, занятыхъ приготовленіемъ такихъ орудій, ибо они не могутъ быть изготовляемы сколько нибудь сносно кустарнымъ путемъ. Можно, конечно, думать, что, благодаря доступности здѣшняго рынка для произведеній центральныхъ фабрикъ, существовавшихъ уже ранѣе, мѣстное производство не можетъ развиваться. Однако, такое положеніе можетъ имѣть мѣсто только на первыхъ порахъ по проведеніи желѣзныхъ дорогъ, когда еще мѣстное производство не успѣло развиваться; если же оно удерживается долго, то это указываетъ или на нерациональное веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства (нерациональная тарификація) или на существованіе другихъ внѣшнихъ препятствій (таможенные пошлины). По существу-же здѣсь имѣются все благопріятныя условія для развитія названной отрасли промышленности.

Въ числѣ благопріятствующихъ этому развитію обстоятельствъ слѣдуетъ поставить, во 1-ыхъ, то, которое всюду въ значительной мѣрѣ содѣйствуетъ разсѣянію производства сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій. Мы разумѣемъ частую необходимость получить машину или часть ея въ возможно скоромъ времени, а это, конечно, тѣмъ болѣе затруднительно, чѣмъ дальше отстоитъ отъ хозяйства машинная фабрика. Фабричная техника стремится, правда, преодолѣть и отчасти преодолеваетъ это затрудненіе такой конструкціей орудій, которая позволяетъ замѣнять отдѣльныя части ихъ запасными; однако, затрудненіе этимъ только уменьшается, но никогда не можетъ быть устранено вполне. Во вторыхъ, рабочихъ рукъ здѣсь изобиліе и онѣ дешевы, т. е. рабочая сила цѣнится дешево, не только потому, что средства къ жизни (пища) здѣсь дешевы, по крайней мѣрѣ по сравненію съ центральными мѣстами, которыя могли бы доставлять сюда произведенія своихъ фабрикъ, но и потому, что потребности населенія низки. Въ третьихъ, если главный основной матеріалъ производства — желѣзо и сталь — здѣсь большею частью дороже, чѣмъ на центральныхъ рынкахъ, то другіе матеріалы, напр. топливо, часто дешевле, чѣмъ въ центральныхъ областяхъ. Но особенно тѣ расходы, зависящіе отъ естественныхъ монополій (стоимость мѣста для постройки и самая постройка) — здѣсь всегда ниже, чѣмъ въ центральныхъ мѣстахъ. Наконецъ, не малое значеніе имѣетъ и самая господствующая здѣсь форма землевладѣнія: мелкость хозяйственныхъ единицъ ведетъ къ тому, что потребление орудій увеличивается, ибо извѣстно, что мелкія хозяйства требуютъ относительно больше мертваго инвентаря. Слѣдуетъ прибавить, что инвентарь этотъ, въ силу той же причины, будетъ довольно однообразенъ, а это дѣлаетъ выгоды мѣстныхъ фабрикъ еще значительнѣе, ибо чѣмъ болѣе нужно изготовить или можно сбыть орудій одного рода, тѣмъ дешевле обойдется фабрикѣ каждый экземпляръ его. Словомъ, гораздо больше вѣроятія, что производство это здѣсь разовьется самостоятельно, чѣмъ то, что необходимая для данного района (разумѣется, полагая, что районъ достаточно обширенъ) машины будутъ доставляться извнѣ. Такъ какъ почти всѣ условія, перечисленные выше, (особенно изобиліе рабочихъ рукъ и дешевизна ихъ) благопріятны и многимъ другимъ про-

изводствамъ, то, рядомъ съ развитіемъ машиннаго производства или еще ранѣе его, обыкновенно появляются тѣ или иные производства иного рода, характеръ которыхъ зависитъ уже отъ особенностей мѣстности. Вообще говоря, развивается, слѣдовательно, городская жизнь, а это не можетъ остаться безъ вліянія на характеръ мѣстнаго земледѣлія. Тѣ продукты, которые подлежатъ скорой порчѣ (продукты животноводства, употребляемые въ пищу, — за малыми исключеніями, затѣмъ продукты огородничества и садоводства) могутъ доставляться только близкими районами. Наконецъ, развитію городовъ и вообще увеличенію процента неземледѣльческаго населенія этихъ районовъ содѣйствуетъ еще и то, что многіе промыслы (особенно горные) не развивались здѣсь при прежнихъ условіяхъ только благодаря отсутствію свободныхъ отъ земледѣлія рабочихъ рукъ. Разъ, слѣдовательно, здѣсь существуютъ условія для развитія такихъ промысловъ, есть матеріалъ, то они непременно должны развиваться, такъ какъ, съ одной стороны, является масса свободныхъ рабочихъ рукъ, а съ другой, благодаря желѣзнымъ дорогамъ и развитію перерабатывающей машинной и другой промышленности, усиливается запросъ на продукты горнаго промысла.

§ 6. Такимъ образомъ, такой районъ, бывшій до проведенія желѣзной дороги густонаселеннымъ райономъ экстенсивнаго земледѣлія, болѣе или менѣе быстро обращается въ районъ очень интенсивнаго земледѣлія съ болѣе или менѣе развитымъ фабричнымъ производствомъ. Это увеличеніе интенсивности земледѣлія проявляется здѣсь на первомъ мѣстѣ измѣненіемъ системы полеводства (или, — какъ говорятъ обыкновенно, — измѣненіемъ системы хозяйства). При прежнихъ условіяхъ, система хозяйства здѣсь необходимо должна была быть зерновой, система-же полеводства могла быть, въ зависимости отъ большей или меньшей густоты населенія, качествъ почвы и климата и т. п. или однимъ изъ видовъ переложной (напр. гольштинской или мекленбургской Koppelwirtschaft) или чаще паровой — зерновой (трехпольной) системой. Ни та, ни другая изъ этихъ системъ полеводства, при наступившихъ условіяхъ, не могутъ удовлетворять, ибо главнымъ требованіемъ стало теперь — возможно малое колебаніе урожаевъ и возможное разнообразіе культивируемыхъ растений, дабы неизбѣжные, все-же, неурожай однихъ

могли совпадать съ одновременными хорошими урожаями другихъ, и такимъ путемъ достигалось возможное уравненіе доходовъ въ разные годы. Этимъ условіямъ удовлетворяетъ вполне одна только плодосмѣнная система полеводства. Подъ плодосмѣнной системой полеводства мы разумѣемъ, какъ это видно между прочимъ уже изъ сказаннаго выше, (сравн. стр. 69—71) такую систему, которая характеризуется, главнымъ образомъ, слѣдующими признаками: 1) По возможности вся земля обращена подъ пашню и подъ выгонами или лугами оставляются только тѣ изъ этихъ угодьевъ, которыя принято называть абсолютными, т. е. тѣ, которыя не могутъ быть обращены въ пашню вслѣдствіе физическихъ препятствій (горные выгоны, заливные луга). 2) Паръ по возможности также исключается. 3) Въ сѣвооборотѣ соблюдается возможно строго правильное чередованіе растений, не допуская слѣдованія другъ за другомъ двухъ злаковыхъ хлѣбовъ, — особенно требующихъ отъ почвы одинаковой (почти) подготовленности и недопускающихъ междурядной обработки (исключеніе, слѣдовательно, можетъ составлять обыкновенно только кукуруза, какъ допускающая междурядную обработку). 4) Возможно тщательная обработка и доставленіе каждому изъ культивируемыхъ растений наилучшихъ условій произрастанія. 5) Въ зависимости отъ пункта 1-го здѣсь является обыкновенно стойловое содержаніе скота, а, слѣдовательно, и разведеніе значительнаго количества корма на поляхъ (пашнѣ) и, — для удовлетворенія требованій правильного чередованія и въ виду высокой интенсивности системы вообще, — не только травъ, но и корнеплодовъ, причѣмъ послѣдніе могутъ быть даже преобладающимъ кормомъ. Такого вида плодосмѣнная система полеводства, очевидно, требуетъ высокой степени интенсивности. Хотя мы и указали, что интенсивность въ нашемъ районѣ должна повыситься, но трудно допустить, чтобы она достигла такой высокой степени, особенно вскорѣ по проведеніи желѣзныхъ дорогъ, когда мѣстная промышленность и мѣстные городскіе центры не успѣли еще развиваться. Могутъ, конечно, въ этомъ районѣ, благодаря условіямъ, особенно благопріятнымъ для развитія извѣстныхъ техническихъ растений (свеклы и менѣе картофеля), оказаться хозяйства, которыя введутъ такую полевою систему; точно также, можетъ быть, введутъ ее нѣкоторыя благопріятно

расположенныя для сбыта наиболѣе цѣнныхъ продуктовъ скотоводства (молока) подгороднія хозяйства. Но большая часть хозяйствъ, безъ сомнѣнія, найдетъ эту систему полеводства слишкомъ интенсивной для себя, тѣмъ болѣе, что для этой части необходимо будетъ удержать прежнюю систему хозяйства — зерновую, а послѣдняя только при высшей степени своей интенсивности (главнымъ образомъ въ видѣ сѣменного хозяйства) удобно совмѣщается съ этой системой полеводства. Тѣмъ не менѣе, однако, необходимо, чтобы хозяйства удовлетворяли главному требованію рациональности для данного положенія, — т. е. равномерности (постоянству) урожаявъ и, — насколько это достижимо при соотвѣтствующей высотѣ интенсивности, — давали-бы и высокіе урожаи. Всѣмъ перечисленнымъ требованіямъ можно удовлетворить только слѣдующимъ образомъ:

- 1) Удержать зерновую систему хозяйства.
- 2) Принять систему полеводства или также зерновую (паровую) или переложную и
- 3) во всякомъ случаѣ ввести плодосмѣнный сѣвооборотъ.

Повидимому послѣднія два условія признаются несомѣстимыми; хотя, какъ мы видѣли, нѣкоторые авторы и говорятъ о плодосмѣнной зерновой системѣ и т. п. Тѣмъ не менѣе мы не встрѣтили нигдѣ яснаго, опредѣленнаго указанія на то, какимъ образомъ должна быть скомбинирована хотя бы, напр., такая „плодосмѣнная зерновая система хозяйства“ (см. напр. Людоговскій стр. 152). Суть дѣла въ томъ, что различіе между системой полеводства и сѣвооборотомъ также неясно, какъ различіе между системой хозяйства и системой полеводства (на что мы указывали выше). Зерновой системой полеводства мы называемъ такое раздѣленіе полей, при которомъ, во 1-хъ, всегда существуютъ постоянные выгоны и луга, во 2-хъ столь-же постоянно присутствуетъ паръ и, наконецъ, въ культурѣ на поляхъ (пашнѣ) преобладаютъ рѣшительно надъ всѣми другими культурными растеніями — растенія, культивируемыя на зерно; послѣднее, однако, вовсе не обусловливаетъ, чтобы культивируемыя зерновыя растенія были непременно *злаковыми* зерновыми: они могутъ быть и бобовыми и крестоцвѣтными и всякими иными, лишь бы они были зерновыми. Такъ точно выгонной или переложной системой полеводства мы называемъ такое распредѣленіе земли, при которомъ, во 1-хъ, нѣтъ совсѣмъ постоянного выгона или онъ, по крайней мѣрѣ,

не составляет непремѣнной и характерной для системы полеводства принадлежности; но, обратно, характерны для этой системы перемѣнные выгоны (выгонные полевые клинья). Тоже и относительно луговъ. Во 2-хъ, паръ здѣсь можетъ отсутствовать или и присутствовать—это опять здѣсь не характерно, хотя онъ чаще присутствуетъ, особенно въ видѣ залежнаго пара (пласта — Dreeschbrache Тюнена); въ 3-хъ, здѣсь всегда необходимо, чтобы значительная часть площади была посвящена воздѣлыванію кормовъ и именно кормовыхъ травъ, частью для укоса, частью для выгона.

§ 7. Спрашивается теперь, можетъ ли, при условіяхъ только что описанныхъ системъ полеводства, имѣть мѣсто плодосмѣнный сѣвооборотъ. Чтобы рѣшить этотъ вопросъ напомнимъ тѣ требованія, которыя можно предъявить къ сѣвообороту, чтобы считать его удовлетворяющимъ условіямъ плодосмѣнности. Они заключаются, какъ извѣстно, въ слѣдующемъ: Культурныя растенія должны чередоваться между собою такимъ образомъ, чтобы не помѣщались одно за другимъ растенія, предъявляющія одинаковыя требованія къ почвѣ въ различныхъ отношеніяхъ, а именно: а) по отношенію ея плодородія или точнѣе, удобренности извѣстными питательными веществами, напр. азотомъ или фосфорной кислотой или калийными солями; этимъ достигается равномерность использованія различныхъ, вносимыхъ въ почву обыкновенно одновременно, питательныхъ веществъ для растеній. Правило это, впрочемъ, имѣетъ значеніе только тогда, когда примѣняются только полныя удобрения (навозъ); когда же примѣняются одностороннія—спеціальныя удобрения, то очевидно, ихъ можно и должно давать только подъ тѣ растенія, которыя наилучшимъ образомъ используютъ вносимое такимъ образомъ вещество. б) По отношенію обработки почвы; это правило основано на томъ, что всякое растеніе оставляетъ почву въ иномъ состояніи, чѣмъ получаетъ; одни, какъ говорятъ, засоряютъ, другія очищаютъ почву, хотя, въ большинствѣ случаевъ, засоряетъ и очищаетъ почву не само культивируемое растеніе, а засореніе происходитъ отъ развитія постороннихъ сорныхъ травъ, которыя только развиваются болѣе или менѣе хорошо, въ зависимости отъ особенностей ухода за культурнымъ растеніемъ во время роста, и тотъ же

уходъ и очищаетъ обыкновенно поле ¹⁾). Различное состояніе поля при снятіи растенія имѣетъ значеніе по отношенію къ чередованію, потому что и требованія растений очень различны, какъ ясно уже изъ того, что одни способны заглушать сорные травы сами по себѣ или вслѣдствіе практикующихся при культурѣ ихъ приемовъ ухода, другія—нѣтъ. Но кромѣ того, требованія различны по отношенію другихъ свойствъ почвы, напр. по отношенію къ разрыхленности на большую или меньшую глубину, или такъ называемой спѣлости почвы и проч. с) Далѣе: свойства рядомъ стоящихъ въ сѣвооборотѣ растений должны быть по возможности различны по отношенію къ способу укорененія, — дабы можно было эксплуатировать различные слои почвы. Вотъ и всѣ главнѣйшія правила, которымъ долженъ удовлетворять сѣвооборотъ, составленный по правиламъ плодосмѣна ²⁾).

Если затѣмъ припомнимъ, что въ числѣ зерновыхъ растений мы имѣемъ представителей по крайней мѣрѣ 6—7 ботаническихъ семействъ (злаковыя, бобовыя, крестоцвѣтныя, сложноцвѣтныя, коноплянныя, льняныя, гречишныя), не считая болѣе рѣдкихъ растений, и что каждое семейство (по крайней мѣрѣ изъ первыхъ трехъ) даетъ намъ нѣсколько культурныхъ родовъ и еще большее число видовъ; что, наконецъ, требованія, предъявляемые этими растеніями къ почвѣ и способы ихъ культуры — довольно разнообразны, то едва-ли можно усомниться, что и этихъ растений достаточно, чтобы составить правильный плодосмѣнный сѣвооборотъ, по крайней мѣрѣ для весьма значительнаго числа мѣстностей. Принимая во вниманіе, что наши наиболѣе обыкновенные 4—5 злаковыхъ хлѣбовъ (пшеница, рожь, ячмень, овесъ и просо) имѣютъ весьма значительное сходство между собою—какъ по приемамъ воздѣлыванія, такъ и по требованіямъ относительно почвы и климата, можно было-бы ду-

¹⁾ Впрочемъ и сами культурныя растенія непосредственно могутъ и засорять и очищать поля: горчица, напр., засоряетъ поле, а вика или конопля очищаютъ его.

²⁾ Ср. Основы полевой культуры И. А. Стебута. Выпускъ 1-й стр. 1—20, гдѣ прекрасно изложены основанія для составленія правильнаго сѣвооборота; наше изложеніе представляетъ простой конспектъ сдѣланныхъ здѣсь указаній.

мать, что для того, чтобы имѣть сѣвооборотъ, заслуживающій названія плодосмѣннаго, упомянутыя растенія не должны слѣдовать непосредственно одно за другимъ и, значить, будутъ занимать не болѣе 50% пашни. Однако, рассматривая данныя о распредѣленіи посѣвной площади, напр. для Франціи, мы найдемъ, что и здѣсь до сихъ поръ (до 1882г.) зерновые злаки занимаютъ болѣе 50% пашни, потому мы должны были-бы заключить, что и до сихъ поръ здѣсь не существуетъ плодосмѣна. Но давно уже указывалось, что слѣдованіе другъ за другомъ двухъ колосовыхъ хлѣбовъ въ концѣ сѣвооборота (обыкновенно передъ паромъ) не нарушаетъ плодосмѣнности и, конечно, теперь, при возможности доставки питательныхъ веществъ помощью искусственныхъ туковъ, это правило скорѣе можетъ быть расширено, чѣмъ сужено. Но кромѣ того, прежде требовалось, чтобы рядомъ стоящія растенія принадлежали различнымъ растительнымъ семействамъ. Между тѣмъ и тогда, когда между двумя изъ названныхъ злаковъ вставляется такой злакъ, какъ кукуруза, — хотя-бы воздѣлываемая также для зерна, — можно уже считать требованія плодосмѣнности достаточно удовлетворенными, ибо это растеніе по способу культуры (рядовой посѣвъ) и приѣмамъ ухода во время роста (междурядная обработка), да и по развитію корневой системы (если не качественному, то количественному), рѣзко отличается отъ обыкновенныхъ хлѣбныхъ злаковъ и на оборотъ очень близко стоитъ напр. къ корнеплодамъ. (Къ этому же разряду долженъ быть отнесенъ рисъ).

Такимъ образомъ, даже не вводя никакихъ растеній, кромѣ зерновыхъ, можно составить плодосмѣнный сѣвооборотъ. Но такой пуританизмъ къ тому же совершенно не нуженъ, по крайней мѣрѣ для того района, о которомъ теперь идетъ рѣчь. Мы уже указали что въ этомъ районѣ должны довольно быстро, вслѣдъ за проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, развиваться города и неземледѣльческіе промыслы, а при этихъ условіяхъ скотоводство не можетъ быть совершенно бездоходнымъ. Къ тому же слѣдуетъ замѣтить, что и вообще трудно себѣ представить (особенно при условіяхъ современнаго транспорта) такое положеніе, при которомъ-бы всѣ отрасли животноводства со всѣми ихъ подраздѣленіями оказались безусловно убыточными или даже только „относительно убыточными“ (по Людоговскому), т. е.

доставляющими на единицу площади подъ кормомъ меньшую ренту, чѣмъ даютъ зерновые хлѣба; къ тому-же, — разъ рѣчь идетъ о желательности повышенія интенсивности, хотя-бы только по отношенію къ производству зерна, то является необходимость въ навозѣ, а полученіе его только изъ выгоннаго и лугового корма едва-ли здѣсь возможно въ достаточномъ количествѣ, такъ какъ мы предположили съ самаго начала, что область болѣе способна къ производству зерна, т. е. отличается относительно сухимъ климатомъ. Въ виду этого, здѣсь во всякомъ случаѣ могутъ быть введены въ культуру кормовыя травы, тѣмъ болѣе, что онѣ могутъ эксплуатироваться только частью какъ кормовыя пространства, частью же также на зерно, производство котораго уже по условіямъ должно быть выгодно. Такимъ образомъ здѣсь является возможность ввести не только чисто-зерновую систему полеводства, съ постоянными выгонами и лугами, но и переложную, съ переменными выгонами и во всякомъ случаѣ ввести посѣвъ кормовыхъ травъ и составить вполне правильный плодосмѣнный сѣвооборотъ. По мѣрѣ увеличенія интенсивности района, т. е. по мѣрѣ увеличенія мѣстныхъ промышленныхъ центровъ, все большее и большее число хозяйствъ будутъ имѣть возможность переходить къ полной плодосмѣнной полевой системѣ. Въ концѣ концовъ, слѣдовательно, нашъ густонаселенный экстенсивный районъ болѣе или менѣе быстро, по мѣрѣ развитія путей сообщенія, превратится въ районъ высоко-интенсивнаго хозяйства, при чемъ интенсивность, какъ сказано, будетъ расти здѣсь, прежде всего, насчетъ увеличенія переменнаго капитала. Позднѣйшій ходъ развитія земледѣлія, когда начнется усиленное развитіе промышленности, мы отчасти уже указали, отчасти укажемъ, говоря объ интенсивныхъ странахъ.

§ 8. Статистическія доказательства того, что ходъ развитія въ европейскихъ странахъ со времени проведенія желѣзныхъ дорогъ былъ именно таковъ, какъ показываетъ наше апіорическое заключеніе, отчасти представлены уже въ предшествующихъ главахъ, — особенно что касается развитія промышленности.

Поэтому мы здѣсь приведемъ только нѣкоторыя данныя, характеризующія измѣненіе хозяйства во Франціи ¹⁾. Статистически

¹⁾ Избираемъ Францію потому, что для нея у насъ имѣются подъ

фактъ перехода къ плодосмѣнному сѣвообороту выражается измѣненіемъ соотношенія площадей подъ различными группами культурныхъ растений. Цифры распредѣленія культурной площади между различными растениями во Франціи въ процентахъ общей поверхности приведены въ слѣдующей таблицѣ (по Statistique agricole de la France... Resultats generaux de l'enquête décennale de 1882. p. 171. de l'introduction).

Разряды земель.		Процентъ общей площади занятой данными разрядами въ году			Разница между 1840 и 1882	
		1840	1862	1882	1882	
1. Сельскохозяйственная площадь.						
Культурная поверхность	Земли воздѣлываемыя (пашни)	Хлѣбные злаки . . .	27,44	28,77	28,56	1,12
		Другія зерна пищевыя, культуры огородныя, сады .	0,98	1,32	1,46	0,48
		Картофель	1,74	2,27	2,53	0,79
		Свекла сахарная . . .	0,11	0,25	0,45	0,34
		Друг. промысл. раст.	1,09	1,01	0,52	—0,57
		Кормовые корнеплоды и однолѣтнія травы (fourrages annuels).	0,47	0,71	2,64	2,17
		Искусственные луга . . .	2,98	5,10	6,15	3,17
		Парь	12,76	9,49	6,89	—5,86
		Всего пашень	47,57	48,92	49,60	1,64
		Виноградники	3,72	4,27	4,15	0,43
	Естествен. луга и пастбища	7,83	9,24	10,48	2,65	
	Лѣса и рощи	16,61	17,16	17,88	1,27	
	Заросли, сады и парки . .	2,16	1,91	1,59	—0,57	
	Всего постоянныхъ культуръ внѣ сѣвооборота	30,32	32,58	34,10	3,78	
	Всего культурной площади	77,89	81,20	83,30	5,41	
	Некультурная площадь	18,02	14,17	12,36	—5,66	

руками данныя. Но для характеристики она слишкомъ обширна и разнообразна и съ этой стороны несравненно лучше Саксонія, относительно которой мы приводимъ нѣкоторые, имѣющіеся у насъ данныя вслѣдъ за симъ. Къ сожалѣнію тѣ и другія данныя недостаточно полны.

Вся сельскохозяйственная площадь	95,91	95,67	95,66—0,25
2. Несельскохозяйственная площадь (застроенная поверхность, пути сообщения, вершины горъ и пр.)	4,09	4,33	4,34 0,25
Всего	100	100	100

Измѣненія, констатируемыя этой таблицей, относительно распредѣленія земель въ 1840 и въ 1862 гг., заключаются въ слѣдующемъ: Съ одной стороны, происходитъ уменьшеніе площади подъ паромъ и „некультурной“, съ другой—увеличивается площадь: а) подъ зерновыми незлаковыми растеніями (преимущественно бобовыми) и садами, 2) подъ картофелемъ, 3) подъ сахарной свеклой: 4) кормовыми корнеплодами и однолѣтними травами, 5) искусственными лугами (подъ которыми разумѣются, очевидно, посѣвныя травы—въ сѣвооборотѣ) и естественными лугами и 6) подъ виноградниками. Увеличеніе площади подъ хлѣбными злаками весьма значительно (на 1069 тыс. гектар.), что не можетъ быть объяснено прибавленіемъ отнятыхъ у Италіи провинцій (Савойи и Ницы), такъ какъ вся площадь этихъ областей, заключающихъ къ тому же много некультурной земли, составляетъ 1,3 милл. гектара. Увеличеніе это произошло главнымъ образомъ на счетъ пара и площади, бывшей прежде некультурной. Значить, система хозяйства (въ нашемъ смыслѣ) осталась въ большей части случаевъ неизмѣнно—зерновая, она сдѣлалась только болѣе рациональной и болѣе интенсивной съ замѣной пара различными культурами, главнымъ образомъ, кормовыми. Рядомъ съ увеличеніемъ рациональности и интенсивности шло и увеличеніе урожаявъ. Мы уже привели (см. стр. 421) данныя, свидѣтельствующія о значительномъ повышеніи урожаявъ пшеницы; точно также повысились и урожаи всѣхъ другихъ растеній.

Такъ:	на гектаръ	1840	1862	1882
	луга давали	2640 килогр.	3381 кил.	3527 к.
	свекла квинтал.	273	324	368

Происходятъ также измѣненія въ составѣ скотоводства. Размѣры скотоводства выражаются слѣдующими цифрами:

Видъ скота	1840 г.	1862 г.	1882 г. ¹⁾	%-ное измѣн. 1840—1882
Лошадей .	2818496	2914412	2837952	0,69%
Муловъ .	373841	330987	250673	— 32,89 „
Ословъ .	413519	396237	395853	— 4,11 „
Крупнаго рог. скота	11761538	12811589	12997054	10,50 „
Овецъ. .	32151430	29529678	23809433	— 25,94 „
Свиней .	4910721	6037543	7146996	45,55 „

Слѣдовательно, изъ крупныхъ отраслей скотоводства только овцы показываютъ къ 1862-му году значительное уменьшеніе; по остальнымъ же отраслямъ наблюдается значительное увеличеніе. Уменьшеніе овцеводства, очевидно, вызвано въ значительной мѣрѣ уменьшеніемъ площади пара и „некультурной“ земли, представлявшей, конечно, въ значительной своей части выгоны, хотя, можетъ быть, и очень низкаго достоинства. Дѣйствительно, „альпійскіе выгоны, ланды, пастбища и вересковыя заросли, которыя доставляютъ нѣкоторое количество корма стадамъ наиболѣе бѣдныхъ и наиболѣе гористыхъ мѣстностей“, представляли: въ 1840 г. площадь въ 9191 тыс. гектар., въ 1862 — 7346 тыс. гект. и въ 1882 г. — 6137 тыс. гектар.; за то, обратно, площадь луговъ и посѣвныхъ травъ съ 5775 тыс. гект. въ 1840 г. поднялась на 7794 т. гект. въ 1862 и 9076 тыс. гект. въ 1882 г. (I. с. 102, 100). Официальный источникъ высчитываетъ увеличеніе производства сѣна съ 15246 тыс. тоннъ въ 1840 г. до 26376 тыс. тоннъ (по 1000 килогр.) въ 1862, т. е. на 73⁰/₁₀₀; а къ 1882 новое повышеніе до 32008,6 тыс. тоннъ, т. е. на 21,35⁰/₁₀₀ противъ 1862 года. Последняя цифра не выражаетъ увеличенія количества корма за послѣднія 20 лѣтъ достаточно точно, ибо въ это время это увеличеніе происходило въ большей мѣрѣ на счетъ корнеплодовъ и однолѣтнихъ трав (*racines et fourrages, dits annuels*). Принимая это во вниманіе, увеличеніе корма высчитывается въ 55,72⁰/₁₀₀ (съ

¹⁾ Цифры 1882 года неудобосравнимы съ цифрами предъидущихъ періодовъ, за отпаденіемъ Эльзасъ-Лотарингіи; въ послѣдней было въ 1862 г.: лошадей—139980; 443258—головъ крупнаго рогатаго скота; 302892—овецъ и 225569 свиней (I. с. p. 221, 222).

31539 т. т. до 49112 тыс. тонн) (1. с. р. 102). Въ общемъ, слѣдовательно, нужно признать значительное увеличеніе скотоводства уже въ первомъ періодѣ и, параллельно этому, увеличеніе количества примѣняемаго удобренія. Однако, въ первомъ періодѣ переходъ къ плодосѣйному сѣвообороту совершился, очевидно, далеко не вполне, такъ какъ хлѣба занимаютъ еще около $\frac{10}{17}$ пашни. Полнѣе уже переходъ во 2-омъ періодѣ, гдѣ хлѣба занимаютъ только $\frac{4}{7}$ площади пашни. Въ такихъ грубыхъ цифрахъ, конечно, трудно усмотрѣть съ желаемой точностью фактически совершающіяся въ хозяйствѣ явленія, такъ какъ здѣсь мы имѣемъ дѣло не съ областью опредѣленнаго характера, а съ цѣлой страной, различныя области которой носятъ чрезвычайно различный характеръ. Къ тому-же всегда нужно имѣть въ виду, что дѣйствительность по выраженію Тюнена, никогда не бываетъ рациональна; точнѣе говоря, въ дѣйствительности результатъ зависитъ отъ множества взаимодействующихъ факторовъ и не можетъ, поэтому, вполне отвѣчать теоретическому выводу, получаемому при разсмотрѣніи одного фактора. Теоретическій выводъ нужно, поэтому, считать достаточно уже подтверждающимся, если мы находимъ, что дѣйствительность обнаруживаетъ тенденцію слѣдовать отчасти нашему теоретическому выводу. Съ этой точки зрѣнія мы считаемъ приведенныя данныя относительно Франціи достаточно подтверждающими наши выводы.

§ 9. Мы имѣемъ, однако, еще нѣкоторыя другія статистическія данныя, которыя полнѣе подтверждаютъ наши теоретическіе выводы. Эти данныя относятся къ королевству Саксоніи, которое, какъ страна чисто континентальная, лишенная въ прежнее время возможности морскихъ сношеній, которыми могла пользоваться значительная часть Франціи, должна представить намъ въ болѣе рѣзкой формѣ картину тѣхъ измѣненій, которыя происходятъ въ густо населенной экстенсивной области съ постройкой желѣзныхъ дорогъ. Судя по распредѣленію жителей по различнымъ промысламъ, можно-бы, пожалуй, сказать, что Саксонія уже въ тотъ періодъ, съ котораго мы должны начать сравненіе или только не много позже (1849 г.), составляла страну промышленную, ибо населеніе распредѣлялось здѣсь слѣдующимъ образомъ по занятіямъ ¹⁾:

¹⁾ Die landwirthschaftliche Statistik des Königreichs Sachsen. Den Theil-

Годы	1849	1861	1871	1875	1882
Земледѣліе и лѣсоводство .	32,27%	25,14%	16,21%	15,26%	19,98%
Горные про- мыслы и инду- стрія	47,62	51,80	51,83	53,21	58,21
Торговля и пути сообщенія (Verkehr) . .	4,63	6,15	10,13	9,17	10,00

Оставляя въ сторонѣ другія, неинтересныя для насъ занятія, обратимъ вниманіе только на три указанныя группы. Приведенныя цифры показываютъ, конечно, значительный уже % лицъ, занятыхъ въ промышленности и торговлѣ въ 1849 году (болѣе 52% всего рабочаго населенія). Въмѣстѣ съ тѣмъ, однако, въ это время и земледѣліе занимаетъ еще почти $\frac{1}{3}$ всѣхъ рабочихъ. Въ послѣдующіе періоды цифра земледѣльческаго населенія очень быстро падаетъ, спускаясь къ 1875 г. до 15%, тогда какъ въ то же время промышленно-торговый классъ достигаетъ въ 1875 г.—62%, а въ 1882—даже 68% населенія. Нужно думать, что существуетъ значительная разница въ характерѣ занятій населенія, зарегистрированнаго въ промышленный классъ въ 1849 г. и въ позднѣйшіе періоды. Въ 1849 г. это были, вѣроятно, въ наибольшей своей массѣ кустари и ремесленники, а въ настоящее время это исключительно фабричныя (и горнозаводскіе) рабочіе. Это слѣдуетъ изъ того, что количество паровыхъ машинъ (безъ локомотивовъ и пароходовъ) было въ 1846 г. въ Саксоніи всего только 197 въ 2446 лошадиныхъ силъ; въ 1873 г. число машинъ достигаетъ 5022, а сила ихъ 134268 лошадиныхъ силъ. Это значитъ число машинъ возросло въ 25,5 разъ, а сила ихъ въ 54,9 раза (E. Engel. Zeitalter des Dampfes 2 Aufl. Berlin 1881 p. 130). Schmoller ¹⁾ указываетъ, что въ Саксоніи въ 1849 г. 30,24% всѣхъ

nehmen d. Wanderversammlung d. deutschen Landwirthschafts-Gesellschaft zu Dresden. 1886-gewidmet... bearbeitet von K. v. Langsdorff. Tab. XLVI. p. 39.

¹⁾ Die Entwicklung und die Krisis der deutschen Weberei im 19 Jahrhundert (Deutsche Zeit-und Streit-Fragen. Heft 25. 1873).

самостоятельныхъ работниковъ занимались изготовленіемъ одежды разныхъ видовъ, въ то время какъ приготовленіемъ пищи занимались, включая и земледѣліе 45,41⁰/₀ работниковъ. Какъ слѣдуетъ заключить изъ дальнѣйшаго изложенія автора, главное занятіе среди занятыхъ изготовленіемъ одежды, доставлялъ прядильноткацкій промыселъ, для котораго здѣсь имѣлись матеріалы въ видѣ прославленной саксонской шерсти и отличнаго льна. Но и изъ указаній Шмоллера слѣдуетъ, что промыселъ носилъ кустарный и ремесленный характеръ. Въ виду этого мы думаемъ, что не сдѣлаемъ большой ошибки, принявъ, что въ сороковыхъ годахъ Саксонія представляла страну, находящуюся въ положеніи тѣхъ густонаселенныхъ плодородныхъ экстенсивныхъ странъ, вліяніе на земледѣліе которыхъ современныхъ способовъ транспорта и сношеній мы теперь разсматриваемъ. Дѣйствительно, эта страна представляла уже и въ то время населеніе чрезвычайно густое—126 человекъ на кв. километръ, т. е. въ 1½ больше чѣмъ въ настоящее время (1883 г.) въ среднемъ въ Германіи. Раздробленіе землевладѣнія здѣсь, безспорно, было весьма значительно, какъ показываютъ слѣдующія цифры. Процентное отношеніе предпріятій различныхъ величинъ (величина площади въ акрахъ; 1 акръ = 0,5534 гектара) въ 1853 году (I. с. р. 27).

до 0,50 акр.	22,05 ⁰ / ₀	отъ 0,51 до 1 акр.	7,07 ⁰ / ₀
отъ 1 до 5 акр.	25,29 „	отъ 5 до 10 акр.	10,99 „
— 10—20 „	10,41 „	— 20 до 50 „	17,58 „
— 50—100	5,32 „	выше 100 „	1,29 „

Значить, болѣе половины всѣхъ хозяевъ (54,41⁰/₀) имѣли въ распоряженіи не болѣе 5 акр. (т. е. едва 2½ десятины); владѣльцы же до 20 акр. (около 10 дес.) составляютъ почти 76⁰/₀—(75,91). Къ сожалѣнію, мы не имѣемъ подъ руками данныхъ о распредѣленіи между этими владѣльцами площади. Нужно однако думать, что— хотя, конечно, на долю болѣе крупныхъ хозяйствъ ¹⁾ прійдется болѣшій процентъ площади, чѣмъ процентъ ихъ въ об-

¹⁾ Мы здѣсь имѣемъ дѣло именно съ хозяйствами (Betriebe), а не съ владѣніями, хотя только съ тѣми, которыя имѣютъ скотъ.

шемъ числѣ владѣльцевъ, но все-же весьма значительное преобладаніе числа мелкихъ хозяйствъ дать имъ перевѣсъ и относительно культивируемой ими площади. Уже приведенныя выше цифры показываютъ значительное уменьшеніе относительнаго числа хозяевъ земледѣльцевъ въ общей массѣ населенія; но изъ процентныхъ отношеній не видно, что и абсолютная цифра земледѣльческаго населенія уменьшилась, какъ это произошло въ дѣйствительности: въ 1849 году считалось его 611,3 тыс., въ 1861 г. — 559,4 тыс., въ 1871 — 414,5 тыс. — это minimum, а затѣмъ вновь идетъ сначала слабое повышеніе, въ 1875 г. 421,3 тыс., а затѣмъ болѣе сильное, въ 1882 году, когда, впрочемъ, и относительное число повышается, — 602,4 тыс. Число земледѣльческихъ предпріятій показано въ 1853 году 129870, а для 1882 г. мы возьмемъ изъ нашего источника распределеніе хозяйствъ свыше 1,66 гект. = 3 акра, которыхъ насчитывается только 61186 съ общей площадью 1055,7 тыс. гектар. ¹⁾ Поэтому распределенію оказывается: (1. с. р. 27, Tab. XXXV).

Размѣръ предпріят.	число ихъ	‰ общаго	Площадь въ гектарахъ	‰ общей
въ гектарахъ	числа		всѣхъ предпріятій	площади
1,66 до 2	1893	3,09	ок. 3012	0,29
2 — 5	12500	20,42	ок. 45375	4,30

¹⁾ Данныя этой таблицы не совсѣмъ согласны съ данными Statist. Jahrbuch f. das deutsche Reich. 1878. p. 17. Число всѣхъ земледѣльческихъ предпріятій въ Саксоніи, какъ и по нашему источнику (Tabelle XXXVI p. 32) 192921; но площадь Jahrbuch даетъ 994714 гект., а по нашему источнику для крупныхъ только 1055,7 тыс. гект.; разница, вѣроятно, объясняется тѣмъ, что Jahrbuch даетъ — Landwirthschaftlich benutzte Fläche. Наиболѣе мелкія предпріятія, обнимающія каждое 0,1 до 1 гект. составляютъ однако 49,1‰ всѣхъ предпріятій (или 94773): сюда же слѣдуетъ причислить 21664 предпріятія отъ 1 до 2 гект., изъ которыхъ вошли въ приведенную таблицу только 1893. Но, въ общемъ, площадь земли, занятая этими малыми предпріятіями составляетъ не болѣе 100 тыс. гект. и потому распределеніе земли не измѣняется почти. (См Sheel. Die landwirthschaftlichen Betriebe in deutschem Reiche Szmoller's Jahrbuch. 1887. Н. 3 и 4), примемъ-ли мы во вниманіе эти мелкіе участки или нѣтъ. Во Франціи величина предпріятій регистрировалась впервые въ 1882 г. Крупныя предпріятія играютъ здѣсь большую роль, чѣмъ въ Саксоніи, ибо предпріятія свыше 50 гект. составляютъ 1,51‰ всѣхъ предпріятій, а предпріятія свыше 100 гект. еще 0,51‰, тогда какъ въ Саксоніи всѣ, имѣющія свыше 50 гект. предпріятія составляютъ только 0,44‰ всего ихъ числа.

5	—10	17826	29,13	154184	14,60
10	—20	18437	30,13	323597	30,65
20	—50	8966	14,66	284894	26,99
50	—100	806	1,32	63326	6,0
свыше 100		758	1,25	181312	17,19

Если принять цифры этой таблицы за выраженіе дѣйствительнаго распредѣленія въ 1882 г. хозяйствъ по величинѣ, то оказывается весьма ясно выраженное преобладаніе хозяйствъ средней величины (5—50 гектар.), какъ по числу предпріятій (73,92%), такъ и по площади принадлежащей имъ земли (72,24%)¹⁾. Къ сожалѣнію это распредѣленіе несравнимо съ данными для 1853, такъ какъ тамъ показано только число предпріятій. Если взять для сравненія въ таблицѣ 1853 г. цифры предпріятій отъ 10 до 100 акр. (не совсѣмъ точно, ибо эти предпріятія будутъ нѣсколько крупнѣе предпріятій въ 5—50 гект.), которыхъ насчитывалось въ 1853 г. всего 33,31%, и отнести предпріятія 5—50 гект. въ 1882 г. къ общему числу всѣхъ предпріятій, то они составляютъ только 23,5%.

Абсолютно, однако, число этихъ предпріятій осталось почти то же: 43264 въ 1853 и 45229 въ 1882 г.; слѣдовательно, дробленія ихъ, можно сказать, не происходило (слабое увеличеніе не имѣетъ значенія, вслѣдствіе того, что размѣры предпріятій въ сравниваемые періоды не совсѣмъ совпадаютъ). Разсматривая болѣе крупныя предпріятія, находимъ, что число крупнѣйшихъ, считавшихъ въ 1853 г. свыше 1000 акр. каждое, уменьшилось значительно, ибо соотвѣтствующихъ имъ по величинѣ—болѣе 500 гект. въ 1882 году осталось только 7 изъ 41. Предпріятій отъ 500 до 1000 акр. считалось въ 1853 г. — 213 и соотвѣтственно этому считается въ 1882 г. отъ 200 до 500 гектар., (слѣдовательно, опять нѣсколько меньшихъ по размѣру)—225, такъ что и въ этой группѣ не произошло чувствительныхъ перемѣнъ. Наконецъ, предпріятій отъ 100 до 500 акр. насчитывалось въ 1853 г. 1416, соотвѣтствующихъ имъ въ 1882 г. отъ 50 до 200 гект. осталось

¹⁾ На это преобладаніе указываетъ и Scheel: Die landwirthschaftlichen Betriebe im deutschen Reiche. Schmoller's Jahrbuch XI Jg. 1887. H. 3 и 4.

1332, т. е. и здѣсь только незначительное уменьшеніе. Въ виду сказаннаго и принимая во вниманіе, что число самыхъ мелкихъ предпріятій (до 10 акр. въ 1853 году и до 5 гект. въ 1882) увеличилось не очень значительно (съ 84936 до 116247), мы должны принять, что происходило измелъченіе только самыхъ крупныхъ предпріятій; наиболѣе-же мелкія, наоборотъ, вѣроятно, увеличивались даже въ размѣрахъ, частью путемъ прикупки, частью путемъ аренды. Послѣдній способъ для этихъ хозяйствъ игралъ, вѣроятно, не малую роль, ибо по даннымъ 1882 г., въ числѣ самыхъ малыхъ (до 20 акр.) хозяйствъ было 25⁰/₀ имѣвшихъ только арендованную землю и 8⁰/₀ болѣе половины площади арендной земли; изъ хозяйствъ отъ 20 аровъ до 1 гект. только 14,61⁰/₀ велись на одной арендованной землѣ, но за то 26,53⁰/₀ имѣли болѣе половины эксплуатируемой площади арендной; въ числѣ-же хозяйствъ отъ 1 до 2 гект. только 16,36⁰/₀ имѣли болѣе половины и 3,71⁰/₀ только одну арендную землю. Въ слѣдующихъ группахъ арендная земля играетъ все меньшую и меньшую роль и достигаетъ большо-го значенія только въ группѣ крупныхъ хозяйствъ: изъ предпріятій эксплуатирующихъ отъ 50 до 100 гект. 19,55⁰/₀ имѣютъ только арендованную и 4,84⁰/₀ болѣе половины таковой, а изъ предпріятій съ площадью свыше 100 гектар. даже 28,89⁰/₀ ведутся на одной арендованной и 12⁰/₀ на половину на арендованной землѣ. Что касается распредѣленія площади, то здѣсь мы не имѣемъ такихъ подробныхъ данныхъ за болѣе продолжительный періодъ, какъ для Франціи, но слѣдующая таблица указываетъ, что и здѣсь совершался тотъ же процессъ, какой мы видѣли во Франціи. Было гектаровъ: (I. с. Tab. XXV p. 24):

	1843	1878	1883	Увеличеніе или уменьшеніе отъ 1843 до 1883
Пашень	743449	813442	831226	+ 46046
Садовъ	41731			
Луговъ	165238	188057	174122	+ 8884
Выгоновъ	30545	15700	14668	— 15878
Виноградниковъ	1708	1283	1014	— 693
Всего сельско- хоз. площади	982671	1018482	1021030	+ 38359

Уменьшеніе констатиrowано, сверхъ того, для лѣсовъ на 54185 и для некультурной площади (Unland) на 15671 гект. Въ общемъ, слѣдовательно, ходъ измѣненій совершенно таковъ, какъ мы видѣли во Франціи: тотъ-же приростъ площадей, занятыхъ интенсивными культурами (пашень, садовъ и луговъ), на счетъ некультурной прежде земли и болѣе экстенсивныхъ культуръ (лѣсовъ и выгоновъ).

Относительно скота измѣненія носятъ подобный же характеръ, какъ во Франціи; только здѣсь мы можемъ прослѣдить ихъ въ нѣкоторой мѣрѣ болѣе детально и за большій періодъ. (Тамъ-же, Tab. CLVI, p. 115).

Состояніе скотоводства въ 1834—1883 годахъ.

Годы	Лошадей	Крупн. рог. ск. безъ телятъ	Телятъ	Свиной	Овецъ	Козъ
1834	77035	507942 ок.	39000	104689	604950	48553
1847	92427	553230	42525	125346	628915	78711
1858	94840	568066	49426	260687	378815	74131
1873	115792	591339	56633	301369	206833	105487
1883	126886	595341	55988	355550	149037	116547
Прибыль или убыль къ 1883 году.						
съ 1873	+ 9,6%	+ 0,7%	— 1,14%	+ 18%	— 27,9%	+ 10,5%
„ 1858	+ 33,8	+ 4,8	+ 13,3	+ 36,4	— 55,8	+ 57,2
„ 1847	+ 37,3	+ 7,6	+ 31,6	+ 183,6	— 76,3	+ 48
„ 1834	+ 64,7	+ 17,2	+ 43,6	+ 239,6	— 75,3	+ 140

¹⁾ Цифры съ этимъ знакомъ вычислены нами.

Эта таблица дополняется еще слѣдующими данными.

Сельскохозяйственный рабочий скотъ въ 1847/83 гг. (Т. CLVIII)

Годы	Лошади Головъ на 1000 гект.	Волы Головъ на 1000 г.	Всего, считая 3 вола=2 лош. на 1000 гект.
1847	68521—67,1	71386—69,9 (мах.)	113,7
1853	71664—70,2	64099—62,8	112,1
1855	68017—66,6 (мах.)	62959—61,7	107,7
1864	80817—79,1	58829—57,6	117,6 (м.)
1867	84796—83,1 (мах.)	47017—46,0	113,7
1873	76462—74,9	40443—39,6	101,3
1883	82263—80,6	29685—29,1	100

Послѣдняя таблица показываетъ, что относительно незначительное увеличеніе группы „крупнаго рогатаго скота“ (предъид. табл.) является результатомъ измѣненій въ родѣ содержимыхъ рабочихъ животныхъ: число рабочихъ воловъ съ 1847 года понизилось почти въ $2\frac{1}{2}$ раза, а взаимнѣ ихъ стали держать — какъ рабочий скотъ — лошадей (отсюда огромное увеличеніе ихъ числа), а въ качествѣ пользовательнаго — скотъ другихъ видовъ и назначеній, главнымъ образомъ молочный, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы:

Было молочныхъ коровъ: (1. с. Tab. CLIX).

въ 1834 — 343784	въ 1864 — 428755	Увеличеніе къ 1883
— 1847 — 392509	— 1867 — 413755	съ 1873 на 4,07%
— 1853 — 397700	— 1873 — 424785	— 1858 на 9,35
— 1855 — 392995	— 1883 — 442050	— 1847 на 12,62
— 1858 — 404231		— 1834 на 28,60

Просматривая цифры увеличенія и уменьшенія разныхъ видовъ скота въ разные періоды, находимъ, что главнѣйшія измѣненія въ этомъ отношеніи произошли до 1847 года; исключенія составляютъ только овцеводство и свиноводство, измѣненіе относительнаго значенія которыхъ произошло въ болѣе позднее время. Но, говоря вообще, измѣненія начались какъ разъ въ періодъ постройки желѣзныхъ дорогъ и несомнѣнно совпаденіе это здѣсь не случайно.

Къ сожалѣнію мы имѣемъ мало данныхъ для сравненія состоянія полеводства въ періодъ начала желѣзнодорожной эры ¹⁾ съ современнымъ состояніемъ. Относительно современнаго состоянія нашъ источникъ даетъ распредѣленіе въ процентахъ площади сельскохозяйственнаго пользованія, но безъ отдѣленія площади пашни, что затрудняетъ обзоръ. Въ общемъ, слѣдуетъ, однако, сказать, и здѣсь, не смотря на высокую интенсивность, предписываемую мѣстными условіями, еще удержалась (по крайней мѣрѣ до 1883 г., къ которому относятся приведенныя данныя) зерновая система въ значительной части страны. Это видно изъ того, что хлѣба (пшеница, рожь, ячмень, овесъ, просо и гречиха) занимаютъ почти 50% (49,9) площади сельскохозяйственнаго пользованія, въ которую входятъ: луговъ болѣе 17% и около 3,5% садовъ, огородовъ и т. п. внѣсвооборотныхъ угодій. Если взять одни собственно полевые (l. с. Tab. CXIX, p. 86) растенія (исключивъ сады и огороды), то окажется слѣдующее: (по посѣву 1883 года. Процентныя вычисленія сдѣланы нами).

Зерновые злаки (рожь пшеница, ячмень, гектар.		
овесъ и просо	481757 или	59,69%
Зерновые бобовые, гречиха и смѣсь злако-		
выхъ и бобовыхъ	35072 или	4,34,,
Корнеплоды и клубневые	156228 или	19,35,,
Торговныя растенія (рапсъ, сурѣпка и ленъ		
главныя)	7527 или	0,93,,
Кормовыя травы.	116068 или	14,38,,
Полевой выгонъ	4547	считая всѣ за паръ 1,31
Паръ	5342	
Для зеленаго удобренія	613	
Всего 807154		100

¹⁾ До начала сороковыхъ годовъ въ Саксоніи была только одна желѣзная дорога—Дрезденъ—Лейпцигъ, да и до конца этого десятилѣтія постройка ихъ шла слабо, какъ видно по числу городовъ, вошедшихъ къ этому времени въ сѣть (22 изъ 136-и имѣющихъ теперь (къ 1880 г.) станціи). Главная же постройка жел. дорогъ происходила здѣсь между 1867 и 1880 г., такъ какъ въ 1867 г. Саксонія имѣла всего 920, а въ 1880 уже 2039 километр. жел. дорогъ. (См. D. Eisenbahnen und Bevölkerungs-Statistik d. deutschen Städte).

Такимъ образомъ одни-зерновые злаки занимаютъ почти 60% всѣхъ пашень и потому составленіе правильнаго плодосмѣннаго сѣвооборота, казалось бы, почти недостижимо. Здѣсь однако на выручку являются такъ называемыя междупосѣвныя (поживныя) растенія, которыя не вошли въ нашъ счетъ и которыми занимается 15211 гектаровъ; нужно при томъ имѣть въ виду, что нѣкоторая часть злаковыхъ и еще большая бобовыхъ высѣвается для зеленого корма. Все это вмѣстѣ и даетъ здѣсь возможность достигнуть плодосмѣнности въ сѣвооборотѣ, хотя, разумѣется, могутъ (или даже должны при данномъ распредѣленіи посѣвовъ) встрѣчаться случаи слѣдованія одинъ за другимъ зерновыхъ злаковъ, что, однако, какъ было сказано, не нарушаетъ существенно законовъ плодосмѣнности, если это отступленіе допускается вообще не часто, а напр. только въ концѣ сѣвооборота.

Обратимъ, наконецъ, вниманіе еще на одно обстоятельство. Мы замѣтили, что промышленность въ началѣ разсматриваемаго періода носить кустарный и ремесленный характеръ и что этому благоприятствовала наличность матеріала для фабриката: шерсти и льна. Какъ показываютъ приведенныя таблицы до конца сороковыхъ годовъ происходитъ еще расширеніе овцеводства, что, вѣроятно, находится въ связи съ тѣмъ обстоятельствомъ, что ручной ткацкій станокъ доставляетъ до 10 локтей шерстяной ткани, а „машинистный“ тоже немного болѣе 10—12 локтей“ (Schmoller l. c. p. 12). Льняное производство начало страдать еще ранѣе, что указываетъ на уменьшеніемъ площади подъ льномъ въ Саксоніи. Эта площадь въ 1800—10 гг. исчислялась въ 19369 гект., а уже въ 1820—40 только въ 11621 гект.; слѣдовательно, уменьшилась на 40%. Но затѣмъ идетъ еще болѣе сильное пониженіе и въ 1883 г. находимъ только—3448 гект. подъ льномъ, т. е. уменьшеніе съ 1840 г. составляетъ 70,33%. Несомнѣнно, что указанная выше убыль земледѣльческаго населенія находится въ связи съ этимъ уменьшеніемъ выгоды кустарнаго прядильно-ткацкаго промысла.

Такимъ образомъ, уже изъ тѣхъ немногихъ свѣдѣній, какія мы привели относительно хозяйственнаго развитія Саксоніи, мы видимъ, что всѣ наши апіорическіе выводы совершенно подтверж-

даются (на сколько можно ожидать здѣсь подтвержденія отъ статистическихъ данныхъ) этими данными, равно какъ и ранѣе приведенными данными относительно Франціи. Нужно только имѣть въ виду, что мы встрѣчаемъ Саксонію въ періодъ постройки желѣзныхъ дорогъ въ нѣсколько исключительномъ, сравнительно съ другими странами, положеніи, благодаря тому, что она имѣла уже въ то время довольно развитую (хотя и носившую ремесленный или кустарный характеръ) промышленность и имѣла всѣ шансы для широкаго развитія горнаго промысла. Въ силу этого, здѣсь особенно рѣзко проявляется оставленіе земледѣльческимъ населеніемъ его занятія, а вмѣстѣ съ тѣмъ дѣлается отчасти невозможнымъ идти въ развитіи земледѣлія тѣмъ путемъ, который мы указали, какъ главный для такихъ странъ, т. е. путемъ увеличеннаго приложенія живого труда. Это обозначается здѣсь тѣмъ, что въ полеводствѣ мы замѣчаемъ паденіе производства промышленныхъ растений (особенно льна), требующихъ наибольшей массы труда. Только въ последнее время, когда, какъ мы сказали выше, промышленность оказывается насыщенной живымъ трудомъ и фабричное производство расширяется только на счетъ увеличенія производительности и интенсивности труда занятыхъ рабочихъ, — только тогда становится возможно развитіе такихъ производствъ, которыя требуютъ значительнаго количества живого труда; таково напр., въ данномъ случаѣ свекло-сахарное производство, которое началось въ Саксоніи только въ 1878 г. посѣвомъ 13 гект. свеклы, а въ 1884—свекла занимала уже 3199 гектаровъ.

Думаемъ, все-же, что приведенныхъ примѣровъ достаточно для иллюстраціи вліянія желѣзныхъ дорогъ на страны экстенсивныя съ густымъ населеніемъ. Переходимъ, поэтому, къ другимъ районамъ.

§ 10. Экстенсивные районы съ рѣдкимъ населеніемъ могутъ быть различнаго характера, въ зависимости отъ причинъ, обуславливающихъ ихъ экстенсивность. Экстенсивность страны можетъ, именно, обуславливаться ея естественными свойствами: климатомъ, почвой и ея геологическимъ характеромъ, который вліяетъ не только въ смыслѣ опредѣленія качества почвы, но также и потому, что отъ него, напр., можетъ зависѣть возможность или невозможность развитія горныхъ промысловъ. Если климатъ слишкомъ су-

ровъ или почва совершенно бесплодна или, что то-же, настолько некультурна, что для приведенія ея въ культурное состояніе требуются затраты, не окупающіяся при современномъ состояніи техники, то здѣсь земледѣліе не имѣетъ никакой будущности. Такихъ мѣстностей, конечно, не много, но они есть и достаточно назвать: тундры нашего сѣвера, бесплодный сѣверъ Америки (Канады) или даже горы Швейцаріи. Отъ этого крайняго пункта къ наиболѣе благоприятнымъ для земледѣлія мѣстностямъ, въ родѣ американскихъ прерій, существуетъ, конечно, множество переходныхъ ступеней, какъ горныя мѣстности (Швейцарія) или слишкомъ влажныя предгорья (западъ Канады), или приморскія области сѣвера. Хотя этого рода мѣстности не имѣютъ большого интереса для насъ, но для полноты остановимся на каждомъ изъ упомянутыхъ районовъ. Горы, смотря по высотѣ ихъ, направленію склоновъ и широтѣ мѣста могутъ доставлять или весьма цѣнные продукты садоводства (виноградъ), или, при менѣе благоприятныхъ условіяхъ, продукты лѣсоводства и въ меньшей мѣрѣ продукты скотоводства. Последняя отрасль, однако, никогда не можетъ достигнуть здѣсь высокой степени интенсивности, такъ какъ должна быть основана на естественныхъ горныхъ лугахъ и пастбищахъ и не можетъ быть усилена въ сколько нибудь значительной степени воздѣлываніемъ искусственныхъ кормовъ (особенно корнеплодовъ). Если горы, къ тому же, не изобилуютъ металлами или вообще горными продуктами, имѣющими массовое потребленіе, то и сбытъ продуктовъ скотоводства здѣсь ограниченъ, а это вліяетъ на ограниченіе интенсивности, тѣмъ болѣе, что при этомъ условіи желѣзныя дороги (которыя однѣ могутъ выполнять здѣсь роль улучшенныхъ путей сообщенія — по понятнымъ причинамъ), не находя массовыхъ продуктовъ для транспорта, вынуждены держать относительно высокіе тарифы на остальные транспортируемые товары въ томъ числѣ и на произведенія скотоводства ¹⁾). Словомъ, и эти области не имѣютъ будущаго въ смыслѣ развитія земледѣлія.

¹⁾ Въ последнее время, впрочемъ, дѣлаются попытки эксплуатировать болѣе совершеннымъ образомъ большой запасъ живой силы, даваемый въ горныхъ мѣстностяхъ изобильными здѣсь водными потоками. Если удастся утилизировать для промышленныхъ цѣлей болѣе или менѣе значительную часть этой даровой движущей силы, то горныя страны, въ родѣ

Скорѣе можно думать, что проведеніе желѣзныхъ дорогъ, облегчивъ доставку дешеваго, сравнительно со стоимостью производства на мѣ-стѣ хлѣба, убьетъ послѣдніе остатки существовавшаго ранѣе земле-дѣлія, т. е. полеводства собственно, кромѣ скотоводства.

Болѣе интереса представляютъ уже прибрежныя страны и предгорья, предназначенныя благодаря климату главнымъ обра-зомъ для скотоводства. Что касается приморскихъ областей, то они всегда пользовались привилегіей улучшенныхъ путей сообщенія ¹⁾, потому здѣсь вліяніе дальнѣйшаго улучшенія должно быть относи-тельно слабо. Но все-же проведеніе желѣзныхъ дорогъ въ такихъ областяхъ не можетъ остаться безъ вліянія. Онѣ вызовутъ, имен-но, весьма значительное расширеніе района, который прежде пользовался морскимъ путемъ; привилегія узкой прибрежной полосы въ этомъ отношеніи уничтожается, или, по крайней мѣрѣ, уменьшается. Но рядомъ съ этимъ, и вслѣдствіе этого рас-ширенія, произойдетъ развитіе морскихъ сношеній, что поведетъ къ развитію городовъ — портовъ. Отъ характера и способности по-слѣднихъ служить въ большей или меньшей степени для сношеній помощью современныхъ пароходовъ — гигантовъ и отъ характера лежащей за прибрежной полосой и вступающей въ морскія сношенія мѣстности существенно зависитъ судьба мѣстнаго земледѣлія. Если портъ возвышается, населеніе его растетъ, то ростъ этотъ совер-шается обыкновенно не только на счетъ увеличенія здѣсь торговаго класса, но и на счетъ развитія промышленности, особенно нѣкото-рыхъ ея отраслей, каковы, напр. кораблестроеніе и благопріятству-емая имъ постройка большихъ паровыхъ машинъ; всѣ мате-ріалы для этихъ производствъ могутъ быть подвезены сюда наи-болѣе легко. Параллельно развитію городской жизни пойдетъ и развитіе земледѣлія, но, конечно, оно опять будетъ до нѣкоторой степени различно, въ зависимости отъ естественныхъ условій почвы

Швейцаріи, могутъ со временемъ сдѣлаться фабричными центрами, при-чемъ, однако, за отсутствіемъ мѣстнаго матеріала, фабричное производство должно перерабатывать ввозный матеріалъ. Но земледѣліе здѣсь все-же не можетъ достигнуть высокой интенсивности, хотя продукты его и будутъ находить при указанномъ условіи очень хорошій сбытъ.

1) Хотя, конечно, въ весьма различной степени, въ зависимости отъ качества портовъ и самого моря.

и климата. Рѣшающимъ моментомъ здѣсь является обыкновенно климатъ приморья, слѣдовательно мягкій и влажный, обуславливающий преобладаніе скотоводства. При всемъ томъ измѣненія будутъ довольно рѣзки. Прежде, не смотря на легкость и доступность для сношеній этого района, можно было производить, — благодаря относительной медленности морского транспорта (паруснаго) и отсутствію или незначительности мѣстныхъ центровъ, — только прочные продукты, выдерживающіе болѣе или менѣе продолжительный транспортъ: изъ продуктовъ скотоводства, напр., сыръ и живой откормленный или племенной (въ меньшей степени) скотъ. Изъ продуктовъ полеводства собственно производилось почти только зерно, такъ какъ сбытъ другихъ продуктовъ не былъ достаточно обезпеченъ; зерно же имѣло тѣмъ меньше значенія, чѣмъ болѣе плодороденъ относительно травъ былъ данный районъ и чѣмъ болѣе высокаго развитія успѣли достигнуть порты или вообще города и обрабатывающая промышленность. Теперь является возможность сбыта болѣе рентабельныхъ и болѣе объемистыхъ продуктовъ какъ скотоводства, такъ и полеводства, съ одной стороны — для мѣстнаго потребленія въ возникшихъ или разросшихся городахъ, съ другой — даже для сбыта въ болѣе или менѣе отдаленныя области. Изъ продуктовъ скотоводства, поэтому, болѣе значенія получаютъ: продажа цѣльнаго молока и свѣжаго масла (Гольштинія и Данія) и только производство мяса удерживаетъ свое значеніе, хотя во многихъ случаяхъ измѣняетъ свой характеръ, становится уже болѣе интенсивнымъ. Это достигается или введеніемъ лучшихъ, болѣе цѣнныхъ породъ (шортгорны въ Ольденбургѣ) или, — чаще всего и въ связи съ первымъ — лучшимъ кормленіемъ и уходомъ. Усиленіе кормленія вызываетъ необходимость разведенія въ болѣе мѣрѣ искусственныхъ кормовъ (корнеплоды), а это измѣняетъ весь характеръ полевой культуры. Этому же измѣненію содѣйствуетъ и то, что усиленіе сношеній, какъ моремъ, такъ и сушей, доставляетъ возможность получать легко транспортируемые продукты (какъ зерно) изъ странъ болѣе благопріятно расположенныхъ для этого производства или вообще могущихъ производить его болѣе дешево. Потому земледѣліе становится болѣе интенсивнымъ и отчасти измѣняетъ характеръ свой: система хозяйства въ болѣе мѣрѣ принимаетъ характеръ ското-

водственной по крайней мѣрѣ въ большей части случаевъ. Интенсивность значительно повышается, частью на счетъ увеличенія потребления рабочей силы, частью же и на счетъ потребления материаловъ (удобренія и покупного концентрированного корма) (Данія получаетъ всю массу вывозимыхъ изъ Россіи черезъ Данцигъ отрубей). Сверхъ того, при благопріятныхъ условіяхъ климата (достаточно мягкаго) и почвы (достаточно плодородной), а особенно при извѣстной раздробленности землевладѣнія, здѣсь можетъ получить большое развитіе огородное хозяйство и садоводство, продукты которыхъ не только снабжаютъ мѣстные города, но достигаютъ и относительно удаленныхъ рынковъ морскимъ путемъ (побережье Ла-Манша во Франціи и частью окрестности Бремена (Ольденбургъ снабжаютъ Лондонъ произведеніями своихъ огородовъ).

Относительно предгорій съ влажнымъ климатомъ слѣдуетъ сказать, что положеніе ихъ несравненно менѣе благопріятно, чѣмъ мѣстностей приморскихъ, сходныхъ съ ними по климату. Если запирающія ихъ горы имѣютъ развитой горный промыселъ, то тогда они еще находятъ сбытъ своимъ продуктамъ и тѣмъ болѣе, чѣмъ болѣе развитъ этотъ горный промыселъ, или, точнѣе, чѣмъ большаго числа рабочихъ рукъ онъ требуетъ. Проведеніе желѣзныхъ дорогъ въ этомъ случаѣ способствуетъ, прежде всего, развитію горнаго промысла, а затѣмъ уже, посредственно, открывая такимъ образомъ сбытъ продуктамъ предгорій, содѣйствуетъ и развитію хозяйства этихъ областей. Но когда, за отсутствіемъ въ горахъ материаловъ для горнаго промысла въ сколько нибудь обширныхъ размѣрахъ, горы вынуждены заниматься скотоводствомъ или же лѣсоводствомъ, то сбытъ продуктовъ предгорій облегчается желѣзными дорогами только въ сторону, противоположную горамъ. Конечно, улучшеніе условій сбыта и здѣсь вызываетъ увеличеніе интенсивности производства и именно въ развитіи скотоводства главнымъ образомъ. Развитіе такихъ отраслей, какъ огородничество, вслѣдствіе все-же значительныхъ еще затрудненій въ сбытѣ и по мѣрѣ усиленія этихъ затрудненій, — будетъ болѣею частью слабо. Больше шансовъ на развитіе имѣютъ эти области, если въ нихъ, какъ это нерѣдко, по крайней мѣрѣ, бываетъ, возможна культура какаго-либо технического растенія (ленъ), которое съ одной стороны спо-

собно дать занятіе большому числу рукъ, а съ другой — доставить матеріалъ для мѣстныхъ фабрикъ, если только основанію послѣднихъ не воспрепятствуетъ рѣдкость населенія. Но предгорья только въ болѣе сѣверныхъ, суровыхъ климатахъ страдаютъ отъ сырости; въ болѣе южныхъ широтахъ они могутъ обладать и болѣе сухимъ климатомъ, особенно при материковомъ положеніи (примѣръ — предгорья Урала — юговосточная часть Пермской и восточная Уфимской губерніи). Тогда, при удовлетворительномъ качествѣ почвы, области эти будутъ способны къ болѣе или менѣе высоко-интенсивному земледѣлію, обыкновенно съ преобладаніемъ зерна. Но и здѣсь важную роль играетъ качество горъ, возможность или невозможность развитія горныхъ промысловъ; при наличности послѣднихъ интенсивность можетъ быть значительно выше и культура разнообразнѣе; при отсутствіи же этого условія, культура по необходимости должна быть болѣе однообразна, такъ какъ одна изъ важныхъ отраслей — скотоводство встрѣчаетъ значительное препятствіе своему развитію въ дешевизнѣ производства продуктовъ его въ смежномъ горномъ районѣ, по крайней мѣрѣ по скольку продукты этого рода не могутъ найти сбыта на болѣе удаленныхъ рынкахъ. Мы не будемъ приводить статистическихъ доказательствъ того, что такъ приблизительно происходило и происходитъ измѣненіе въ характерѣ земледѣлія въ горныхъ областяхъ, предгорьяхъ и приморьяхъ, въ виду того, что первые два вида областей не имѣютъ большого значенія, послѣднихъ-же мы отчасти коснемся еще, говоря о странахъ высшей интенсивности, которыя, вѣдь, до изобрѣтенія желѣзныхъ дорогъ необходимо должны были быть приморскими.

§ 11. Всѣ до сихъ поръ описанныя области отличаются тѣмъ общимъ свойствомъ, что онѣ не способны или мало способны привлечь къ себѣ населеніе извнѣ, особенно что касается собственно земледѣльческаго населенія. Исключеніе можетъ быть составить только что характеризованный районъ болѣе или менѣе сухихъ предгорій, если они мало населены были прежде. Въ такомъ случаѣ къ нимъ будетъ относиться все, что будетъ сказано о томъ районѣ, къ которому мы теперь переходимъ.

Этотъ районъ будетъ отличаться именно способностью принять въ себя значительное количество новыхъ поселенцевъ. Мы говоримъ

о районах экстенсивныхъ, но съ почвой плодородной (при соотвѣтствующемъ климатѣ) или, по крайней мѣрѣ, не представляющей существенныхъ препятствій для земледѣлія и главнымъ образомъ для производства зерна. Такія страны экстенсивны, т. е. не имѣютъ городовъ и промышленности, обыкновенно только вслѣдствіе историческихъ причинъ и отсутствія путей сообщенія; это именно страны, о которыхъ de Foville говоритъ, что онѣ нуждаются только въ сбытѣ, чтобы развить свое производство. Здѣсь, слѣдовательно, мы встрѣчаемъ на плодородной равнинѣ рѣдко размѣщенное население, которое только потому ведетъ ограниченное полеводство, что продукты его не выдерживаютъ сбыта по первобытнымъ путямъ сообщенія и потому это население посвящаетъ главную площадь разведенію скота, который представляетъ удобный для вѣишней (для данной области) торговли предметъ, ибо выдерживаетъ транспортъ на далекія разстоянія на собственныхъ ногахъ. Это, слѣдовательно, настоящий „районъ дикаго скотоводства.“ Когда является возможность сбыта продуктовъ полеводства, — на первомъ мѣстѣ зерна — то прежде всего должно произойти экстенсивное расширеніе производства хлѣба, частью вслѣдствіе того, что наличное население начинаетъ захватывать подъ пашню все большія и большія пространства, частью-же вслѣдствіе того, что скоро, вслѣдъ за новымъ путемъ, являются и новые поселенцы и постепенно расширяютъ обрабатываемую площадь, — предполагая конечно, что такому вселенію не противопоставляется никакихъ препятствій. Въ прежнее время, при заселеніи новой области, расширеніе культуры и пошло бы такимъ путемъ, пока население сгустится настолько, что отъ дикаго, обыкновенно передожнаго полеводства вынуждено будетъ „за тѣснотой“ перейти къ трехполью. Вѣра въ необходимость такого перехода была такъ велика даже среди ученыхъ, что Людоговскій (и подобно ему и Settegast) мотивируетъ необходимость изученія исторіи системъ хозяйства тѣмъ, что „изучающему... необходимо знать въ какомъ направленіи должно идти впередъ хозяйство“, очевидно, предполагая, что оно (хозяйство) должно именно идти такъ, какъ шло движеніе въ исторіи. Болѣе точно Людоговскій выражаетъ эту мысль, переходя къ изложенію географическаго размѣщенія системъ хозяйства. Здѣсь онъ говоритъ: „практическая

польза изученія историческаго движенія системъ хозяйства состоитъ въ томъ, что оно даетъ каждому хозяину путеводную нить при сужденіи о направленіи, въ которомъ должно будетъ развиваться его хозяйство *въ будущемъ*; хозяинъ залежной системы будетъ знать, что его хозяйство должно перейти въ зерновой періодъ; хозяину зерновыхъ системъ предстоитъ въ будущемъ плодосмѣнное хозяйство и т. д.“ (167). По существу слѣдовательно, Людоговскій вѣровалъ, что переложное хозяйство необходимо должно перейти черезъ „зерновую“ сиссему (т. е. черезъ паровую и главнаго представителя ея „трехпольную“), что ясно изъ таблицы порядка перехода системъ на стр. 166 ¹⁾). Это же убѣжденіе проглядываетъ, хотя и не такъ ясно и у другихъ авторовъ, напр. у Зеттегаста ²⁾). Спрашивается, возможенъ-ли такой ходъ теперь, предполагая, что районъ переложнаго хозяйства прорѣзанъ желѣзной дорогой?

На первый разъ казалось-бы, что и теперь ходъ перемѣны долженъ быть таковъ же, ибо, вѣдь, главное стремленіе заключается въ увеличеніи производства зерна, а это въ нѣкоторой степени можетъ быть достигнуто при трехпольи: по крайней мѣрѣ русскіе авторы принимаютъ предѣлъ распространенія посѣвовъ при переложномъ хозяйствѣ равнымъ $\frac{1}{3}$ всей годной для пашни площади ³⁾), тогда какъ при трехпольи площадь подъ посѣвомъ въ каждомъ году можетъ быть равна $\frac{2}{3}$ пашни. Конечно, это поведетъ къ быстрому сокращенію скотоводства, но это, вѣдь, здѣсь имѣетъ меньше значенія, чѣмъ распространеніе зерновой культуры.

На самомъ дѣлѣ, однако, хозяинъ, который вздумаетъ идти

¹⁾ Въ указанномъ мѣстѣ Людоговскій даетъ таблицу, въ которой, между прочимъ, дѣлаетъ исключеніе для зерновыхъ хозяйствъ на черноземѣ, заставляя ихъ переходить прямо въ „вольную“ систему, т. е. къ искусственнымъ тукамъ,—предположеніе, оказавшееся, какъ извѣстно, совершенно неправильнымъ.

²⁾ Смотри, особенно таблицу, составленную Крафтомъ на основаніи положеній Зеттегаста (Betriebslehre 2-e Aufl. p. 78); ср. также Settegast. D. Landwirthschaft und ihr Betrieb. В. II p. 56 ff.

³⁾ А. Н. Шишкинъ говоритъ: „Долговременный опытъ въ Новороссіи показалъ, что въ большинствѣ случаевъ размѣръ ежегодной запашки не долженъ превышать $\frac{1}{3}$ всей площади имѣнія, за исключеніемъ луговъ“. (Сельско-хоз. очеркъ Новороссіи стр. 301). Не нужно, однако, забывать, что этотъ предѣлъ запашки устанавливается для чернозема.

при современныхъ условіяхъ этимъ путемъ, очень скоро долженъ будетъ ликвидировать свои дѣла. Дѣло въ томъ, что то, что Людоговскій называетъ зерновой системой, соответствуетъ тому дикому или полудикому хозяйству съ посѣвомъ исключительно хлѣбовъ, какое имѣетъ мѣсто при такъ называемомъ трехпольи. Этотъ способъ хозяйствованія не выдерживаетъ, однако, столкновенія съ улучшенными путями сообщенія, по той простой причинѣ, что, — будучи основанъ на культурѣ крайне однообразныхъ по требованіямъ къ почвѣ и климату (или погодѣ) растений, — онъ не гарантируетъ постоянства урожаявъ, которое, въ свою очередь, есть условіе *sine qua non* веденія хозяйства при современныхъ путяхъ сообщенія. Конечно, въ дѣйствительности могутъ найтись хозяева, которые послѣдуютъ совѣту Людоговскаго; но это только доказываетъ, что дѣйствительность не всегда рациональна. Рациональнымъ здѣсь будетъ переходъ только къ такому хозяйству, которое возможно полно обезпечиваетъ постоянство урожаявъ и еще въ большей степени постоянство дохода. Какъ мы имѣли уже случай замѣтить, то и другое достигается переходомъ къ плодосмѣнному сѣвообороту при зерновомъ, въ данномъ случаѣ, хозяйствѣ. Выше мы указали, что возможно построеніе совершенно рациональнаго сѣвооборота, предполагая даже, что культивируются одни только зерновыя растенія. Въ дѣйствительности, однако, въ этомъ вовсе нѣтъ надобности, ибо и въ разсматриваемомъ случаѣ, гдѣ главный предметъ сбыта будетъ зерно, могутъ и даже должны войти въ сѣвооборотъ растенія, культивируемыя не для зерна, а для другихъ частей, и на первомъ мѣстѣ, именно, кормовыя травы. Это потому, во 1-хъ, что, не смотря на обиліе зерновыхъ собственно растеній и разнообразіе ихъ требованій, все же не совсѣмъ удобно составить сѣвооборотъ изъ однихъ таковыхъ растеній. Во 2-хъ, пока хозяйства не достигнутъ той степени интенсивности, при которой сдѣлается возможно примѣненіе навоза въ обширномъ относительно размѣрѣ, — травянистыя растенія, особенно бобовыя, будутъ замѣщать частью навозъ, по крайней мѣрѣ по отношенію къ обогащенію почвы азотомъ, — веществомъ, несомнѣнно имѣющимъ наибольшее значеніе при культурѣ хлѣбовъ. Въ третьихъ, наконецъ, нельзя себѣ представить такой мѣстности, въ которой разведеніе какого-бы

то ни было вида скота для какой-бы то ни было цѣли — было невыгодно.

Вопросъ этотъ имѣть огромную важность и самъ по себѣ и въ частности для рѣшенія нашей задачи, потому мы остановимся на немъ нѣсколько подробнѣе. Людоговскій, какъ извѣстно, признавалъ возможность такого положенія хозяйства, даже больше, находилъ, что тотъ случай положенія скотоводства, который онъ характеризуетъ такъ: „скотоводство условно убыточно, но удобрение необходимо = господствуетъ въ Европѣ. Можетъ быть для нѣкотораго времени это и было такъ; но мы уже въ другомъ мѣстѣ ¹⁾ пытались доказать ошибочность заключеній этого автора. Напомнимъ, поэтому, здѣсь только, что самъ Людоговскій говоритъ въ заключеніе, по разсмотрѣніи этого случая положенія скотоводства (р. 114), что „скотоводство держится потому, что... *отъ всей* (курс. авт.) земли въ суммѣ получается большая рента при скотоводствѣ, нежели какая получалась-бы безъ него . . . убыточность скотоводства въ этомъ случаѣ относительна и есть слѣдствіе условнаго способа вычисления.“ Этотъ способъ вычисления, прибавимъ отъ себя, совершенно ложенъ и даетъ, прежде всего, никакъ не стоимость производства продукта, а развѣ-что цѣнность продуктовъ скотоводства. Да и эта послѣдняя здѣсь, собственно, не вычисляется, а *предполагается*. „Если при вычисленіи дохода отъ скота“, — говоритъ Людоговскій (108), на сторонѣ расхода поставить: „1) издержки на работу по уходу, 2) всѣ проценты съ капитала въ строеніяхъ, инвентарѣ и-скотѣ и 3) среднюю рыночную цѣну всѣхъ кормовыхъ средствъ, а на сторонѣ прихода: среднюю рыночную цѣну полученныхъ отъ скота животныхъ продуктовъ, за исключеніемъ навоза,“ и если окажется, что расходъ болѣе дохода, то это скотоводство и будетъ условно убыточнымъ. При этомъ авторъ прибавляетъ. „Въ рыночной цѣнѣ корма находится и рента съ той земли, съ которой полученъ кормъ; величина же этой ренты опредѣляется величиною ренты, даваемой въ той же мѣстности хлѣбомъ“, и въ другомъ мѣстѣ: „удобрение (навозомъ) возвышаетъ урожаи на столько,

¹⁾ Въ статьѣ „Къ вопросу объ оцѣнкѣ нерыночныхъ продуктовъ въ сельскохозяйственномъ счетоводствѣ“. Извѣстія Петровск. Акад. т. VIII.

что избытокъ ихъ (сравнительно съ тѣмъ, что получалось бы безъ навоза) своею цѣнностью (представляющею потребительную цѣнность навоза), не только покрываетъ убытокъ отъ скотоводства, но еще приноситъ *большій или меньшій излишекъ дохода*“. Мы подчеркиваемъ послѣднія слова, потому что они характеризуютъ неясность дѣла для самого автора: онъ осторожно говоритъ о большемъ или меньшемъ *излишкѣ* дохода, не упоминая, будетъ-ли этотъ именно *излишекъ* тою рентою, по которой опредѣляется рента подъ кормомъ, или такой рентой будетъ доходъ отъ земли подъ хлѣбомъ безъ навоза и какъ опредѣлить вообще эту ренту, если земля подъ хлѣбомъ, безъ навоза, не дастъ совсѣмъ ренты? Въ упомянутомъ (см. выноски) изслѣдованіи, мы показали, что примѣненіе „рыночныхъ“ цѣнъ въ случаѣ такихъ вычисленій,—и при томъ, къ тому роду продуктовъ, которые называются прямо нерыночными,—нельзя считать рациональнымъ. Не повторяя здѣсь всѣхъ приведенныхъ тамъ аргументовъ и доказательствъ, перечислимъ только тѣ основанія, по которымъ мы находимъ нераціональнымъ примѣненіе рыночныхъ цѣнъ. Рыночныя цѣны нерыночныхъ продуктовъ сельскаго хозяйства (на первомъ мѣстѣ корма) не могутъ прилагаться въ хозяйственныхъ вычисленіяхъ по слѣдующимъ причинамъ:

- 1) Рыночной цѣны корма на мѣстѣ,—въ усадьбѣ хозяйства,—обыкновенно совсѣмъ не существуетъ; эту цѣну приходится вычислять, принимая цѣну ближайшаго рынка исходной точкой; при этомъ необходимо отъ этой цѣны отнять стоимость провоза до рынка, а эта величина также неизвѣстна, ибо неизвѣстна стоимость работы лошади, которая въ свою очередь, зависитъ отъ стоимости корма.
- 2) Рыночная цѣна ближайшаго рынка при извѣстномъ разстояніи можетъ превратиться на мѣстѣ (Loco-hof), за вычетомъ стоимости транспорта, въ отрицательную величину, а это, разумѣется, бессмыслица.
- 3) Рыночныя цѣны на продукты такого рода, какъ емистые корма (сѣно, солома и пр.), по справедливому замѣчанію Дрекслера, суть всегда цѣны мелочного торга, ибо городъ потребляетъ только ничтожное количество этихъ продуктовъ, сравнительно съ потребленіемъ ихъ въ сельскомъ хозяйствѣ.
- 4) Рынокъ не цѣнитъ въ такихъ продуктахъ наиболѣе цѣнныхъ для хозяина качествъ ихъ: напр., свекла цѣнится по сахару, а содержаніе бѣлка

въ ней рынокъ считаетъ понижающимъ достоинство ея; для хозяина же будетъ какъ разъ наоборотъ, если онъ намѣренъ скормить свеклу своему скоту.

Довольно, кажется, и этихъ указаній, чтобы отвергнуть предлагаемый Людоговскимъ методъ оцѣнки производительности скота, а вмѣстѣ съ тѣмъ и самое заключеніе его относительно существованія такихъ положеній, при которыхъ всякій видъ скотоводства окажется невыгоднымъ. Нужно, впрочемъ, помнить, что раздѣленіе скотоводства на „1, непосредственно доходное и 2, убыточное“, Людоговскій находитъ нужныхъ только для того случая, когда скотоводство „зависимо отъ земледѣлія“, т. е. когда примѣняется навозъ. Изъ этого слѣдуетъ заключить, что разъ навозъ не примѣняется,— то держать скотъ нужно только въ тѣхъ случаяхъ, когда скотоводство, по Людоговскому, будетъ даже преобладающей отраслью или когда оно, по его выраженію, „доставляетъ большую ренту, чѣмъ хлѣбъ.“ Такими случаями Людоговскій признаетъ слѣдующіе: 1) Подгороднія хозяйства, гдѣ скотоводство выгодно, вслѣдствіе высокихъ цѣнъ на портящіеся животные продукты. 2) Въ странахъ съ густымъ населеніемъ, гдѣ (вездѣ) замѣчается возвышеніе цѣны животныхъ продуктовъ относительно цѣны хлѣба; здѣсь скотоводство оказывается доходнѣе воздѣлыванія хлѣба, вслѣдствіе *высоты цѣнъ животныхъ продуктовъ, условленной развитіемъ общаго благосостоянія* (курсивъ авт.). 3) Рѣдконаселенныя страны, гдѣ пути сообщенія дурны и потому „отсутствіе сбыта хлѣба“; потому, чтобы извлекать что нибудь изъ земли, приходится разводить скотъ и производить „продукты, способные къ отдаленному транспорту даже и при дурныхъ путяхъ сообщенія, каковы: живой неоткормленный скотъ, шерсть, щетина, сало, кожи, соленое и копченое, мясной экстрактъ и т. п.“ „Плодородіе земли поддерживается залежью, навозъ не примѣняется и скотоводство независимо отъ земледѣлія“. 4-й случай будетъ когда „физически возможно только скотоводство“ и 5-й случай, когда являются большіе урожаи травъ съ 1 дес., обусловленные „естественными свойствами мѣстности и добываемые съ весьма малою затратою издержекъ производства.“

Изъ всѣхъ этихъ случаевъ для насъ самый интересный 3-ій,

ибо онъ представляетъ именно положеніе хозяйствъ тѣхъ районовъ, которыми мы теперь занимаемся, съ тою только разницею, что Людоговскій разсматриваетъ положеніе ихъ при отсутствіи путей сообщенія, мы же хотимъ именно знать, какъ измѣнится это хозяйство съ улучшеніемъ путей сообщенія. Людоговскій указываетъ, что этотъ случай положенія скотоводства (b 3 по его номенклатурѣ) переходитъ затѣмъ въ случай a 2, при которомъ существуетъ уже преобладаніе производства хлѣба, ибо: „1) десятина подъ хлѣбомъ даетъ большую ренту, нежели десятина подъ скотоводствомъ“ и 2) земля такъ плодородна, что не нуждается въ удобреніи. Но страна мало населена и потому „запросъ на хлѣбъ и выгодное предложеніе рабочихъ рукъ существуетъ только для извѣстныхъ размѣровъ обрабатываемой земли; остальная же, большая часть земли остается въ залежи и занимается скотоводствомъ; въ противномъ случаѣ она пропадала бы безъ пользы.“ „Въ такомъ положеніи, прибавляетъ авторъ, „находятся страны случая b 3) когда въ нихъ съ теченіемъ времени населеніе возрастаетъ болѣе и болѣе“. Но находится-ли это возрастаніе населенія только въ зависимости отъ естественнаго размноженія его или отъ вселенія и въ какомъ положеніи при этомъ находятся пути сообщенія, — мы не находимъ указаній.

Въ числѣ причинъ, ограничивающихъ здѣсь производство хлѣба, Людоговскій упоминаетъ, во 1-ыхъ ограниченный запросъ на хлѣбъ. Эта причина, очевидно, можетъ дѣйствовать только до тѣхъ поръ, пока продуктъ находить себѣ сбытъ исключительно на мѣстѣ; при тѣхъ же условіяхъ, которыя предположили мы, т. е. по соединеніи этого района помощью желѣзной дороги съ центральными рынками, очевидно, не можетъ быть рѣчи объ ограниченности запроса, въ томъ смыслѣ, какъ разумѣлъ это Людоговскій. Во 2-хъ, какъ обстоятельство, препятствующее расширенію производства зерна, указывается ограниченное предложеніе рабочихъ рукъ. Однако, выставляя эту причину, Людоговскій забылъ указать, что вліяніе ея будетъ весьма различно, въ зависимости, во 1-хъ, отъ крупности землевладѣнія, такъ какъ мелкій землевладѣлецъ-хозяинъ, конечно, въ гораздо меньшей мѣрѣ будетъ стѣсненъ этимъ обстоятельствомъ чѣмъ крупный и, при нѣкоторыхъ условіяхъ, можетъ, не нуждаясь

въ посторонней рабочей силѣ воздѣлать хотя бы весь, состоящій во владѣніи его, участокъ. Другое дѣло, конечно, крупный землевладѣлецъ, для котораго отсутствіе или дороговизна рабочихъ рукъ, дѣйствительно, можетъ являться тормазомъ къ расширенію обработаннаго (вспаханнаго) пространства. Но, во 2-хъ, необходимо было еще обратить вниманіе на развитіе техники. Нѣтъ сомнѣнія, что теперь, при возможности обрабатывать почву паровымъ плугомъ, убирать жнеями сноповязалками или калифорнскими header'ами и молотить паровой молотилкой, — при такой техникѣ несравненно легче воздѣлать большое пространство и при ограниченномъ числѣ рабочихъ силъ ¹⁾. Такимъ образомъ, обѣ указанныя Людоговскимъ причины сокращенія производства зерна и отведенія нѣкотораго пространства подъ скотоводство (залежь), при нашихъ условіяхъ, будутъ имѣть, во всякомъ случаѣ, не столь абсолютное значеніе, чтобы можно было сказать, что только подъ ихъ вліяніемъ культура зерна не займетъ здѣсь всего возможнаго пространства. Напротивъ, при нѣкоторыхъ условіяхъ, — особенно при мелкомъ землевладѣніи, — есть полное основаніе ожидать, что первымъ движеніемъ въ хозяйствахъ такого района съ проведеніемъ желѣзной дороги будетъ расширеніе воздѣлыванія зерна до возможнаго предѣла, т. е. почти до распапки всей культурной площади. Это явленіе особенно рѣзко должно было выразиться именно въ тотъ періодъ, когда проведеніе дороги въ такой районъ совпадало съ тѣмъ періодомъ повышенія цѣнъ на хлѣбъ въ Европѣ, который, какъ мы видѣли, необходимо долженъ былъ наступить при быстромъ расширеніи промышленности. Но такое расширеніе площади подъ зерномъ, при отсутствіи всякихъ улучшеній въ почвѣ и обработкѣ, какъ мы уже выше сказали, не можетъ держаться долго, потому что такое хозяйство не обезпечиваетъ ни постоянства урожаевъ, ни постоянства дохода, тѣмъ болѣе, что послѣднее, при однообразіи культуръ въ данномъ случаѣ, можетъ быть только послѣдствіемъ постоянства урожаевъ. Разумѣется, большее или меньшее постоянство урожа-

¹⁾ Примѣръ огромныя фермы — фабрики американскаго запада и Калифорніи, совсѣмъ не держація продуктивнаго скота и производяція исключительно пшеницу.

евъ въ высокой степени зависитъ отъ климата и почвы; но какъ бы ни былъ благопріятенъ климатъ, колебанія урожаевъ все же неустранимы и они будутъ тѣмъ болѣе, чѣмъ однообразнѣ культура; и какъ бы ни была богата и плодородна почва, она все-же истощается и тѣмъ скорѣе, опять-таки, чѣмъ однообразнѣ культура. При культурѣ же зерновыхъ хлѣбовъ, о которыхъ здѣсь идетъ рѣчь, пониженіе урожаевъ и уменьшеніе дохода будетъ происходить отъ засоренія полей даже въ большей мѣрѣ, чѣмъ отъ истощенія почвы. Если, поэтому, хозяйство, въ виду открывшагося сбыта зерна ликвидировало все свое скотоводство и основалось исключительно на производствѣ зерна, то оно скоро прійдетъ къ крайне плачевнымъ результатамъ. Урожай зерна будетъ все понижаться, а цѣна, обусловливаемая теперь цѣною всемірнаго рынка, вообще дѣлается болѣе постоянной, и во всякомъ случаѣ не будетъ повышаться еоответственно пониженію мѣстныхъ урожаевъ. Неминуемымъ слѣдствіемъ такого положенія вещей явится или разореніе хозяина или переходъ къ болѣе раціональному способу хозяйничанья. Это раціональное хозяйство должно быть построено такимъ образомъ, чтобы, съ одной стороны, — гарантировать возможную высоту и постоянство урожаевъ, съ другой — не ставить всего экономическаго результата хозяйства — его дохода — въ зависимость отъ цѣны одного или немногихъ однородныхъ продуктовъ. Высокіе и постоянные урожаи достигаются увеличеніемъ интенсивности хозяйства вообще, т. е. лучшей обработкой и удобреніемъ полей, — но также въ меньшей мѣрѣ и болѣею раціональностью съ технической стороны, главное требованіе которой здѣсь, при неистощенной еще почвѣ, — хорошо составленный — плодосмѣнный сѣвооборотъ. Помощью такого сѣвооборота можетъ быть удовлетворено и второе требованіе раціональности — уменьшеніе зависимости дохода отъ цѣны одного продукта, — такъ какъ такимъ путемъ необходимо будутъ введены въ сѣвооборотъ разнообразныя растенія или хозяйство вообще будетъ производить разнообразные продукты и, слѣдовательно, пониженіе цѣны одного продукта чаще будетъ уравниваться повышеніемъ цѣны другого, точно такъ-же, какъ пониженіе урожаевъ одного рода растений уравнивается здѣсь часто повышеніемъ урожаевъ другихъ. Вотъ въ это-то время, когда является необхо-

димось достигнуть такого постоянства урожая и дохода, приходится подумать о восстановлении скотоводства, ибо послѣ производства зерна, — т. е. прежде всего хлѣба, — продукты скотоводства являются главнѣйшими статьями въ доходахъ земледѣлія, такъ какъ небольшое число промышленныхъ растений по малой, все-же, относительно, потребности въ этого рода продуктахъ не могутъ составлять предметъ слишкомъ обширнаго производства, кромѣ развѣ исключительныхъ условий (хлопокъ). Въ данномъ случаѣ, кромѣ того, промышленныя растенія могутъ играть тѣмъ меньшую роль, что огромное большинство ихъ требуетъ значительнаго количества именно живого труда для своего воздѣлыванія, а здѣсь чувствуется недостатокъ въ рабочихъ рукахъ. Конечно, при условіяхъ мелкаго землевладѣнія или даже только мелкихъ хозяйствъ (хотя бы и арендныхъ, нѣкоторое количество промышленныхъ растений можетъ воздѣлываться и здѣсь, по они не могутъ занять столь значительной площади (въ большинствѣ случаевъ, по крайней мѣрѣ), чтобы на нихъ могло основаться хозяйство, тѣмъ болѣе еще, что они требуютъ обыкновенно такого состоянія поля (очищенія отъ сорныхъ травъ, плодородія, спѣлости и т. п.), которое недостижимо при чередованіи ихъ съ одними только злаковыми или вообще только съ зерновыми растеніями. Словомъ, избѣжать скотоводства никоимъ образомъ нельзя. Оно здѣсь составляетъ „необходимое зло“, — какъ слѣдовало бы сказать, руководясь указаніями Людоговскаго. Мы же думаемъ, что скотоводство и здѣсь, какъ вездѣ является необходимымъ звеномъ для организациі рациональнаго земледѣльческаго предпріятія.

Остановимся нѣсколько на вопросѣ, какую форму приметъ здѣсь полеводство. Какъ мы видѣли, Людоговскій указываетъ на переходъ къ переложной системѣ полеводства съ залежами, разумѣя очевидно, ту именно форму переложнаго полеводства, которая основана на долготѣнныхъ залежахъ безъ подсева, а только съ ростомъ естественныхъ травъ. Заключение это мы дѣлаемъ на томъ основаніи, что тѣ формы переложной системы, которыя нѣмцы напр. называютъ регулируемымъ травопольнымъ хозяйствомъ (*geregelte Feldgraswirthschaft*), Людоговскій считаетъ присущими только исключительнымъ условіямъ приморскихъ областей съ влаж-

нымъ, благопріятствующимъ росту травъ климатомъ. Но дикое переложное полеводство (въ родѣ нашего южно-русскаго) также мало гарантируетъ постоянство урожаявъ зерна, какъ и дикое зерновое хозяйство, да къ тому-же и травы здѣсь только при исключительно благопріятныхъ для нихъ условіяхъ даютъ сколько нибудь сносные урожаи. Словомъ, эта форма полеводства не гарантируетъ ни постоянства урожая, а вмѣстѣ и дохода отъ зерна, ни постоянства урожая травъ, а слѣдовательно и дохода отъ скотоводства. Это значитъ, что эта система полеводства совершенно не удовлетворяетъ тѣмъ требованіямъ, которыя ставятся здѣсь раціональностью, потому она и не можетъ найти себѣ здѣсь,—раціонально,—примѣненія.

Почти тоже прійдется сказать и относительно „регулированной травопольной“ системы полеводства, если подъ послѣдней разумѣется подобіе старой голыштинской системы, съ ея непрерывнымъ воздѣлываніемъ въ теченіи ряда лѣтъ хлѣбныхъ злаковъ и оставленіемъ затѣмъ на большій или меньшій періодъ подъ заростаніе естественной травой. Какъ и при нашей переложной системѣ, ростъ травъ здѣсь обезпеченъ только при условіяхъ особенно благопріятнаго для него климата и при извѣстномъ характерѣ почвы. Но и хлѣба здѣсь мало гарантированы, ибо развѣ только одинъ изъ этихъ хлѣбовъ, высѣваемый по пласту, будетъ поставленъ болѣе или менѣе хорошо: всѣ-же остальные находятся въ томъ самомъ положеніи, въ какомъ они находятся при простомъ переложномъ полеводствѣ. При томъ, мы уже указали, что въ томъ видѣ, въ какомъ эта система взята напр. Тюненомъ, —она не представляется достаточно раціональной и съ другой еще точки зрѣнія, требуя, именно, несравненно болѣе труда на разработку залежнаго пара, чѣмъ сколько его слѣдовало-бы употребить раціонально. Конечно, посѣвъ по пласту яри вмѣсто озими, какъ мы указали, не измѣняетъ сущности системы полеводства, потому съ нѣкоторыми улучшениями эта система еще можетъ удерживаться. Но сущность всѣхъ тѣхъ измѣненій, которыя въ нее должны быть введены, сводится, въ концѣ концовъ, къ тому, чтобы сдѣлать сѣвооборотъ ея возможно близкимъ къ плодосмѣнному сѣвообороту. Какъ указано, это возможно и при чисто зерновомъ хозяйствѣ и тѣмъ болѣе при

условіи введенія въ сѣвооборотъ кормовыхъ травъ, потому и будемъ характеризовать эту систему полеводства, какъ переложную съ плодосмѣннымъ сѣвооборотомъ.

Слѣдовало-бы, можетъ быть, поставить еще вопросъ: будетъ-ли здѣсь примѣняться удобреніе? И если будетъ, то въ какой формѣ: въ видѣ-ли навоза отъ скота или въ видѣ искусственныхъ туковъ? Намъ кажется, что нѣтъ основанія отрицать возможности примѣненія здѣсь навоза, а тѣмъ болѣе — удобренія вообще; но въ равной мѣрѣ нѣтъ основанія и утверждать, что примѣненіе удобрения здѣсь въ той или другой формѣ абсолютно необходимо въ томъ или другомъ количествѣ.

Что касается, прежде всего, навоза, то при переложномъ полеводствѣ его будетъ получаться относительно немного, вслѣдствіе значительной потери при пастьбѣ. Но то немногое, что получается, должно *быть*, думается намъ, *использовано* и всегда *можетъ быть использовано рационально* и тѣмъ легче, чѣмъ мельче землевладѣніе. Последнее понятно, ибо еще Тюненъ указывалъ, что мелкія хозяйства могутъ вести хозяйство интенсивнѣе (конечно, только при правильномъ расположеніи усадьбы относительно культивируемой площади) и это особенно вѣрно по отношенію къ увеличенію приложенія живого труда. Но указанія Тюнена сводятся, главнымъ образомъ, къ тому, что выгодно воздѣлывать болѣе близкія поля съ болѣею степенью интенсивности, а это правило столь-ко-же примѣнимо къ крупнымъ, какъ и къ мелкимъ хозяйствамъ и въ той мѣрѣ, въ какой это возможно, при соблюденіи допускаемой интенсивности и не переходя предписываемой рациональностью стоимости производства продукта, — и эти крупныя хозяйства должны стремиться использовать этотъ матеріалъ. И мы утверждаемъ, что это возможно несравненно чаще, по крайней мѣрѣ, чѣмъ это практикуется въ дѣйствительности или даже допускается большинствомъ теоретиковъ. Говоря о примѣненіи удобрения, весьма часто, — чтобы не сказать — всегда, упускается изъ виду различное значеніе его для различныхъ растений; между тѣмъ, въ умѣньи выбрать растеніе, подъ которое кладется навозъ, или пріемъ примѣненія (время вывозки или толока вмѣсто вывозки и т. п.) въ огромномъ большинствѣ случаевъ вся суть дѣла. Напр., болѣе чѣмъ вѣроятно, что

примѣненіе навоза въ нашихъ южныхъ степяхъ подъ пшеницу или хлѣбъ вообще — не окупится соотвѣтственнымъ повышеніемъ урожая (если только последнее вообще произойдетъ и не будетъ уничтожено разрастаніемъ сорныхъ травъ); но уже гораздо болѣе вѣроятно, что примѣненіе его подъ рапсъ, коноплю или кукурузу не только окупится, но доставитъ значительныя выгоды; а такихъ культуръ можно было-бы указать нѣсколько почти для каждой мѣстности. Немалое значеніе для рѣшенія этого вопроса, имѣютъ, понятно, и качества почвы: чѣмъ она болѣе бѣдна или болѣе истощена предшествовавшей нераціональной эксплуатаціей, тѣмъ сильнѣе будетъ дѣйствіе на ней навоза и тѣмъ, слѣдовательно, скорѣе окупится примѣненіе его. Последнее правило относится и къ примѣненію искусственныхъ туковъ, ибо и ихъ дѣйствіе будетъ тѣмъ значительнѣе, чѣмъ болѣе истощена почва; но въ этомъ случаѣ, конечно, важно истощеніе относительно именно вносимаго тукомъ питательнаго вещества. Этимъ доставленіемъ того или другого питательнаго вещества и ограничивается, болѣею частью, дѣйствіе тука на почву, тогда какъ навозъ, кромѣ внесенія питательныхъ веществъ, имѣетъ вліяніе на физическія свойства и на превращеніе веществъ въ самой почвѣ. Экономически примѣненіе искусственныхъ туковъ разнится отъ примѣненія навоза тѣмъ, что последнее требуетъ увеличенія затратъ главнымъ образомъ на рабочую силу (переменный капиталъ), такъ какъ, разъ существуетъ скотоводство, матеріалъ этотъ будетъ находиться налицо и поэтому не имѣетъ „стоимости производства“ для хозяина; при примѣненіи же искусственныхъ туковъ затрата на рабочую силу ничтожна и дѣло сводится къ затратамъ на матеріалъ; при дороговизнѣ и прямой невозможности добыть рабочія руки здѣсь примѣненіе покупнаго матеріала можетъ быть часто болѣе дешевымъ средствомъ повысить урожай, чѣмъ при затратахъ работы на примѣненіе навоза. Во всякомъ случаѣ по отношенію къ главному массовому продукту нашего района — хлѣбу — навозъ не будетъ играть большой роли, пока страна слабо населена, ибо это потребовало бы большаго числа рабочихъ рукъ, чѣмъ ихъ можно добыть здѣсь.

Не останавливаясь на вопросѣ, какой видъ или какіе виды скотоводства и при какомъ способѣ пользованія ими будутъ уместны

въ нашемъ районѣ, (объ этомъ скажемъ ниже), напомнимъ только, что толчекъ къ увеличенію скотоводства и еще болѣе къ увеличенію разнообразія въ пользованіи скотомъ даетъ весьма скоро развитіе городовъ. Последніе появляются частью вслѣдствіе тѣхъ же причинъ, какъ и въ районѣ густо населенномъ, но, въ зависимости отъ населенности, появленіе и развитіе ихъ можетъ отчасти замедляться здѣсь. Вмѣстѣ съ необходимостью введенія болѣе рациональной земледѣльческой техники возникаетъ и здѣсь потребность въ улучшенныхъ орудіяхъ для обработки почвы. Рѣдкость населенія дѣлаетъ необходимымъ при увеличеніи распашки замѣнять недостаточную рабочую силу людей — работой машинъ разнаго рода, потому потребность въ орудіяхъ и машинахъ здѣсь относительно еще болѣе сильна, чѣмъ въ густонаселенномъ земледѣльческомъ районѣ. Увеличенію этой потребности содѣйствуетъ и то, что хозяйства, которыя застаютъ здѣсь улучшенный путь, несравненно крупнѣе, чѣмъ въ странахъ съ густымъ населеніемъ. Конечно, большая или меньшая крупность *землевладѣнія* зависитъ отъ многихъ причинъ, неимѣющихъ часто ничего общаго съ естественными условіями страны. Но во всякомъ случаѣ, чѣмъ болѣе страна, вслѣдствіе удаленія отъ центровъ сбыта, вынуждена была вести экстенсивное и именно главнымъ образомъ скотоводственное хозяйство, тѣмъ болѣе должны быть размѣры площади на каждаго земледѣльца, ибо тѣмъ менѣе производительность единицы этой площади. При томъ, крупность *землевладѣнія* не однозначуша съ крупностью хозяйствъ: хозяйства, напр., южнорусскихъ крестьянъ, даже въ томъ случаѣ, когда *землевладѣніе* ихъ ничтожно, все-же крупны, сравнительно, напр., съ хозяйствами курскихъ или полтавскихъ крестьянъ, и обратно: ирландскія хозяйства очень мелки при очень крупномъ *землевладѣніи*. Не касаясь вопроса о вліяніи формы *землевладѣнія*, мы говоримъ здѣсь только объ относительной величинѣ хозяйствъ. И такъ, обширность хозяйствъ, отсутствіе рабочихъ рукъ и, наконецъ, относительное однообразіе хозяйства (зерновая система — въ томъ смыслѣ, какой мы придаемъ этому выраженію) — все это побуждаетъ вводить улучшенные орудія и машины, сокращающія потребность въ живомъ трудѣ и увеличивающія производительность (а частью и интенсивность) труда наличныхъ работниковъ.

Увеличенію потребности въ такихъ орудіяхъ содѣйствуетъ и увеличеніе массы земледѣльцевъ помощью вселенія. Мы уже видѣли выше, что въ болѣе густо населенныхъ странахъ экстенсивнаго земледѣлія, а также и въ странахъ промышленныхъ, отчасти вслѣдствіе самого проведенія желѣзныхъ дорогъ, часть населенія должна искать „новыхъ мѣстъ“: и вотъ она-то и доставляетъ ту массу новыхъ земледѣльцевъ, которая увеличиваетъ, обыкновенно очень быстро по открытіи новаго пути, населеніе разсматриваемаго района, а съ нимъ вмѣстѣ и потребность въ улучшенныхъ орудіяхъ. Эта потребность, конечно, и здѣсь можетъ отчасти удовлетворяться ввозомъ, но сопряженная съ отдаленностью фабрикъ неудобства ¹⁾, указанные выше, и здѣсь необходимо должны вызвать весьма скоро мѣстные фабрики этого рода. Конечно, здѣсь существуетъ одно неблагопріятное условіе, которое, повидимому, можетъ помѣшать развитію здѣсь машиностроенія, это именно отсутствіе рабочихъ рукъ. Но если принять во вниманіе, что фабрики этого рода требуютъ относительно ничтожнаго количества рабочихъ рукъ ²⁾, то едва-ли можно усомниться въ возможности ихъ существованія и здѣсь. И тѣмъ болѣе, что рядомъ съ этимъ должны возникнуть и города, образованіе которыхъ вызывается измѣненіями, происходящими въ самомъ земледѣліи. Болѣе раціональное и болѣе интенсивное земледѣльческое хозяйство всегда до извѣстной степени односторонне и потому земледѣлецъ теперь вынужденъ покупать такіе продукты, которые онъ раньше, — когда былъ лишенъ возможности пріобрѣтать что-либо на сторонѣ, въ силу недоступности для него рынка, — производилъ самъ. Прежнее экстенсивное хозяйство не поглощало всего труда земледѣльца, и онъ производилъ кустарнымъ способомъ тѣ или другіе необходимые ему самому или ближайшимъ сосѣдямъ предметы; теперь многія произведенія прежнихъ кустарей замѣняются фабричными продуктами, которые являются вмѣстѣ съ новымъ путемъ и которые тѣмъ легче вытѣсняють произведенія кустарей, что послѣдніе не производятъ ихъ уже столько, какъ

¹⁾ Указанія на затрудненія, возникающія при этомъ см. Обринскій: „О хлѣбной торговлѣ Соед. Штатовъ“ стр. 58.

²⁾ См. вышеприведенныя данныя о числѣ рабочихъ на нѣмецкихъ фабрикахъ.

прежде, такъ какъ посвящаютъ больше труда на земледѣльческія работы. Тому-же содѣйствуетъ и дешевизна фабрикатовъ. Понятно, что возникающій обмѣнъ сосредоточивается въ центрахъ-городахъ. Если, къ тому-же, принять во вниманіе, что почти каждая болѣе или менѣе обширная область производитъ всегда нѣкоторые матеріалы, которыхъ переработка на мѣстѣ представляетъ извѣстныя выгоды, то являются и еще новые элементы, вызывающіе образованіе городовъ. Необходимо, наконецъ, замѣтить, что всѣ возникающія здѣсь отрасли обрабатывающей промышленности съ самого начала должны принять форму болѣе или менѣе крупныхъ — фабричныхъ предпріятій. Къ этому побуждаетъ съ одной стороны отсутствіе здѣсь избытка рабочаго населенія и скорѣе недостатокъ его, съ другой — необходимость конкурировать съ произведеніями фабрикъ болѣе развитыхъ центровъ, которыя проникаютъ сюда вмѣстѣ съ желѣзною дорогою.

§ 12. Всѣ наши теоретическіе выводы и разсужденія о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на земледѣльческое хозяйство странъ малонаселенныхъ точнѣе, вообще экстенсивныхъ, весьма хорошо подтверждаются на примѣрѣ С. А. Соединенныхъ Штатовъ, развитіе хозяйственнаго строя которыхъ, безъ сомнѣнія, болѣе чѣмъ въ какой-либо иной странѣ, совершалось подъ вліяніемъ улучшенныхъ путей сообщенія, на первомъ мѣстѣ желѣзныхъ дорогъ.

Уже выше мы показали, что развитіе городовъ и обрабатывающей промышленности въ Соединен. Штатахъ шло необыкновенно быстро и что это развитіе распространяется все въ болѣе и болѣе степени на болѣе слабо населенныя и чисто земледѣльческія пока области. Поэтому намъ остается только показать, что земледѣльческое хозяйство здѣсь идетъ тѣмъ именно путемъ, который мы намѣтили выше, т. е. переходить къ высшей интенсивности и къ болѣе рачительности. Благодаря американской конкуренціи, американское хозяйство изучено на столько полно, что не трудно найти указанія о немъ въ литературѣ. Вотъ что напр. говорить Шеффле въ цитированной выше статьѣ ¹⁾.

¹⁾ Die amerikanische Concurrenz im Lichte des jüngsten Census. Tübinger Zeitschrift B. XXXXII (1886) H. 1.

„Обыденное представлѣніе объ „экстенсивности“ и „интенсивности“ хозяйства, — представлѣніе, составившееся на основаніи хода развитія народнаго хозяйства, имѣвшаго мѣсто до сихъ поръ, во всякомъ случаѣ не соотвѣтствуетъ народному хозяйству Соединенныхъ Штатовъ вполнѣ точно. Говоря объ экстенсивномъ хозяйствѣ, представляютъ себѣ, что „факторъ природа“, т. е. почва „дѣлаетъ все“ и что факторы производства „трудъ“ и „капиталъ“ почти вполнѣ бездѣйствуютъ. Правда, и въ американскомъ земледѣліи возможное сбереженіе труда и отсутствіе предварительной подготовки почвы (мелиорацій) ¹⁾ являются характерными явленіями; — въ этомъ смыслѣ хозяйство „экстенсивно“. Но работа, которая примѣняется въ хозяйствѣ, чрезвычайно интенсивна: нигдѣ не работаютъ болѣе энергично ²⁾. И вмѣстѣ съ тѣмъ хозяйство не лишено капитала; только здѣсь эксплуатаціонный капиталъ (*Betriebskapital*), помощью котораго работа снабжается вспомогательными средствами въ видѣ наилучшихъ орудій, рабочихъ животныхъ и машинъ, дѣлающихъ работу весьма производительной, — чрезвычайно односторонне преобладаетъ надъ капиталомъ, затраченнымъ на долговѣчныя улучшенія (мелиораціи). . . Экстенсивность этого молодого народа не такова, слѣдовательно, какъ была тысячу лѣтъ назадъ . . . экстенсивность европейскаго хозяйства. Самая „экстенсивность“, здѣсь — если позволительно такъ выразиться — „интенсивнѣе“.

Эти общія замѣчанія Schäffle вполнѣ подтверждаются детальными данными, сообщаемыми Зерингомъ, у котораго находимъ и указанія на готовящіеся или уже вводимыя въ хозяйствахъ измѣненія и улучшенія. Нужно замѣтить, что Зерингъ вовсе не склоненъ увлекаться американскимъ хозяйствомъ — скорѣе наоборотъ; но это только дѣлаетъ его указанія болѣе цѣнными для насъ.

1) Указаніе на отсутствіе мелиорацій не совсѣмъ точно; напротивъ, мы увидимъ ниже, что американцы практикуютъ и льсоразведеніе (въ преріяхъ) и орошеніе (въ Калифорніи) и дренажъ (въ Огайо). Что-же это такое, если не мелиораціи?

2) Интенсивность труда не имѣетъ, конечно, никакого отношенія къ интенсивности или экстенсивности хозяйства. Но интенсивность американскаго земледѣльческаго труда есть, отчасти, по крайней мѣрѣ, слѣдствіе примѣненія машинъ.

Заселеніе Соединенныхъ Штатовъ шло съ востока на западъ материка, потому, естественно, что восточные штаты, ранѣе пріобрѣтшіе густое населеніе, ранѣе развили у себя промышленность и усовершенствовали пути сообщенія и, благодаря всему этому, они должны имѣть и болѣе интенсивное земледѣліе. Прослѣдимъ, однако, слѣдуя съ востока на западъ, конечно въ самыхъ общихъ чертахъ, какой видъ имѣетъ земледѣліе въ разныхъ штатахъ. Зерингъ, конечно, правъ, что если „навѣрное“ (какъ онъ думаетъ) — „истощеніе почвы и другія приводимыя причины“, — „содѣйствовали уменьшенію посѣвовъ пшеницы въ восточныхъ частяхъ, то, все же, необходимо съ особеннымъ удареніемъ указать, что измѣненіе способа эксплуатаціи почвы должно было наступить и безъ этихъ, болѣе вѣдшихъ побужденій, уже вслѣдствіе измѣненія народохозяйственныхъ отношеній.“ Авторъ, однако, неправильно понимаетъ эти измѣненія, указывая какъ одну изъ важнѣйшихъ причинъ высокую цѣну земли, которая сама есть только результатъ измѣненія народохозяйственныхъ отношеній и самой культуры. „Экстенсивная культура пшеницы“, — говоритъ онъ, — „рентабельна только въ слабонаселенныхъ областяхъ, на дешевой почвѣ, но не въ промышленныхъ округахъ, съ высокими цѣнами земли.“ Конечно, развитіе промышленности и густое населеніе вызываютъ увеличеніе интенсивности земледѣлія, но развитіе промышленности, — по крайней мѣрѣ въ значительной мѣрѣ, — является само послѣдствіемъ развитія путей сообщенія. Но мнѣніе Зеринга для насъ не имѣетъ здѣсь большого значенія; намъ важны приводимые имъ факты, характеризующіе положеніе сельскаго хозяйства. Измѣненіе въ земледѣліи восточныхъ штатовъ заключается въ переходѣ отъ „односторонней культуры зерновыхъ хлѣбовъ къ плодосмѣну или огороженному хозяйству (Koppelwirthschaft).“ Практикуемые сѣвообороты: для Нью-Джерсея: 1) маисъ, 2) овесъ или гречиха, 3) пшеница съ клеверомъ, 4) клеверъ; для Нью-Йорка: 1) маисъ, 2) ячмень съ клеверомъ, 3) клеверъ на сѣно, 4) клеверъ частью на укосъ, частью на выгонъ, 5) выгонъ, 6) пшеница; или: 1) маисъ и картофель по удобренію, 2) овесъ съ подсѣвомъ клевера, 3 и 4) клеверъ. Въ Пенсильваніи, при такъ называемой cropping system: 1) маисъ, 2) овесъ и ячмень, 3) пшеница по удобренію, 4) клеверъ чистый или съ тимо-

феевкой, 5) пшеница по удобренію, а гдѣ удобренія нѣтъ—рожь, въ обоихъ случаяхъ съ подсеѣвомъ травъ, 6—8) выгонъ. Эти сѣвообороты слѣдуетъ признать почти вполне плодосѣбными, хотя система полеводства удержалась дѣйствительно во многихъ случаяхъ переложная (въ нашемъ смыслѣ). Какъ указываютъ уже приведенные сѣвообороты, здѣсь должно быть развито значительное скотоводство. И дѣйствительно. Новая Англія и средніе штаты (Нью-Йоркъ и Пенсильванія) являются главными центрами молочнаго хозяйства Соединенныхъ Штатовъ и культивируемый здѣсь маисъ, особенно въ болѣе холодныхъ новоанглійскихъ штатахъ, чаще всего—зеленый кормъ. Изъ продуктовъ полеводства здѣсь преобладаютъ тѣ, которые свойственны болѣе культурнымъ хозяйствамъ; такъ, въ штатѣ Нью-Йоркъ культивируется въ большомъ размѣрѣ ячмень для пивоваренія. Интенсивность здѣшняго производства характеризуется и тѣмъ, что здѣсь уже весьма часто примѣняются искусственные туки. Рядомъ съ молочнымъ хозяйствомъ здѣсь немаловажную роль играютъ торговые растенія, какъ хмѣль, котораго Нью-Йоркъ производитъ 83% всего урожая Соединенныхъ Штатовъ, и табакъ, по отношенію къ которому эти штаты съ успѣхомъ конкурируютъ съ настоящими табачными штатами (большую часть бывшими рабо-владѣльческими). Наконецъ, значительное число большихъ городовъ вызвало развитіе огородничества и садоводства и по производству продуктовъ послѣдняго эти штаты побиваютъ даже тихоокеанскіе, гдѣ климатическія условія во много разъ благопріятнѣе; сушеные и маринованные эти продукты достигаютъ и Европы. Такимъ образомъ, указанный фактъ уменьшенія площади подъ пшеницей, хотя и связанъ съ увеличеніемъ интенсивности, но находится въ зависимости не столько отъ послѣдней, сколько оттого, что рядомъ съ увеличеніемъ интенсивности происходитъ переходъ къ иной системѣ хозяйства: отъ зерновой къ скотоводственной и частью промышленной.

Переходя къ „западнымъ“ штатамъ (Огайо, Индіана, Иллинойсъ, Кентукки, Миссури, Айова, Канзасъ и Небраска), находимъ слѣдующее. Эти штаты принадлежатъ къ полосѣ кукурузы, т. е. той области, гдѣ „благодаря теплоту и обильному дождями климату, преобладаетъ культура кукурузы и основанное на ней ското-

водство, но и культура пшеницы рядомъ съ этимъ играетъ еще значительную роль. Въ дѣйствительности эти штаты представляютъ ту житницу, которая производитъ главную массу экспортнаго хлѣба. По цензу 1880 года „почти $\frac{3}{4}$ (72,6%) всего производства кукурузы въ Соединенныхъ Штатахъ, болѣе половины (52,8%) пшеницы, болѣе трети (34,7%) всей массы рогатаго скота, четверть — овецъ (25,3%) и болѣе половины (55,8%)—свиней“ принадлежатъ этимъ штатамъ. Плотность населенія отъ 30,0 (Огайо) до 2,2 (Небраска) человекъ на кв. килом. и почти параллельно плотности населенія колеблется процентъ площади штата, занятой подъ фермы, измѣняясь отъ 94 (Огайо) до 20,6% (Небраска); но количество воздѣлываемой земли (improved land) идетъ не совсѣмъ параллельно этимъ отношеніямъ, достигая maximum'a въ Иллинойсѣ (72,9% всей площади штата); Огайо занимаетъ въ этомъ отношеніи второе мѣсто (69,3%) и за ними идетъ Индіана, какъ и должно въ порядкѣ населенности; но слѣдующій, 4-ый по населенности (15,9 челов. на кв. килом.) и площади занятой подъ фермы земли (83,9%) штатъ—Кентукки уступаетъ свое мѣсто Айовѣ, гдѣ процентъ воздѣланной земли достигаетъ 55,9, противъ 41,9 въ Кентукки. Въ этихъ отступленіяхъ выражаются, вѣроятно, отчасти вліяніе путей сообщенія и развитія городовъ (Иллинойсъ съ Чикаго и Айова, ограниченная съ востока и запада рѣками Миссисипи и Миссури), отчасти вліяніе формы землевладѣнія (бывшій рабовладѣльческій Кентукки съ его крупнымъ землевладѣніемъ) и качествъ почвы и климата. Наиболѣе важны изъ всѣхъ названныхъ штатовъ три: Огайо, Индіана и Иллинойсъ. Производство пшеницы здѣсь въ періодъ 1860 — 80 гг. почти утроилось абсолютно и даже по расчету на голову чрезвычайно быстро растущаго населенія почти удвоилось. Эти штаты, вмѣстѣ съ тѣмъ, представляются типичными представителями хозяйства Соединенныхъ Штатовъ вообще. Такъ, не смотря на быстрый ростъ пшеничнаго производства, они едва удержали за собою прежнее мѣсто по относительной въ процентахъ всего производства Соед. Штатовъ величинѣ, которая составляла въ 1860 г. 31,7% и въ 1880—31,6%. Точно также и по расчету на 100 головъ населенія производительность всѣхъ штатовъ по пшеницѣ возрасла съ 550 бушелей

до 916, т. е. на 75,6⁰/₀, а производительность этихъ трехъ штатовъ съ 1095 бушел. до 1829,8, т. е. на 67,1⁰/₀, т. е. по отношенію къ росту культуры пшеницы сравнительно съ ростомъ населенія они даже отстали довольно значительно сравнительно со всей территоріей Штатовъ. По проценту воздѣлываемой земли (73—69⁰/₀) они почти сравнились съ европейскими государствами (во Франціи 74, въ Бельгіи — 73, въ Германіи 68 и въ Великобританіи 67⁰/₀) и Зерингъ полагаетъ, что культурная площадь можетъ быть расширена только въ одной Индіанѣ на счетъ лѣсовъ, занимающихъ здѣсь еще 29⁰/₀ поверхности.

Въ нашемъ смыслѣ, слѣдовательно, эти штаты слѣдуетъ считать густонаселенными странами экстенсивнаго земледѣлія. Но другіе, поименованные выше штаты, еще нельзя считать таковыми; такъ Айова — „плодороднѣйшій и прекраснѣйшій изъ штатовъ прерій“, — по выраженію Зеринга, — увеличилъ свою культурную площадь съ $\frac{1}{4}$ — въ 1860 г. до $\frac{1}{2}$ всего пространства въ 1880 г. и благодаря благопріятнымъ условіямъ почвы и климата представляетъ всѣ шансы для дальнѣйшаго расширенія ея, по Зерингу, еще въ 1 $\frac{1}{2}$ раза. Этого тѣмъ болѣе слѣдуетъ ожидать, что первыя большія желѣзнодорожныя линіи съ востока на западъ построены въ концѣ шестидесятыхъ и началѣ 70-хъ годовъ. Почти въ подобномъ же положеніи по отношенію къ возможности расширенія культуры находится гораздо менѣе плодородный Миссури.

Изъ сказаннаго слѣдуетъ, что эти области представляютъ въ болѣе густо населенной части — зерновыя хозяйства, въ менѣе густо населенной еще тотъ районъ „дикаго скотоводства“, который только что переходитъ къ зерновому хозяйству.

Но и въ болѣе густо населенныхъ штатахъ — Огайо, Индіанѣ и Иллинойсѣ — происходитъ еще до сихъ поръ (до 1880 г.) расширеніе культуры пшеницы, и именно было занято ⁰/₀-въ культурной площади:

	Пшеницей		Маисомъ	
	1870	1880	1870	1880
Въ Огайо	9	15	16	17
„ Индіанѣ	15	21	22	24
„ Иллинойсѣ	10	14	22	33

При этомъ, за исключеніемъ Иллинойса, площадь подъ маисомъ оставалась относительно почти безъ переменъ. Маисъ составляетъ главный матеріалъ для корма скота, потому увеличеніе его въ Иллинойсѣ указываетъ на увеличеніе значенія скотоводства. Какой видъ имѣютъ эти области въ болѣе густонаселенной своей части, лучше всего рисуетъ Зерингъ въ своемъ описаніи поѣздки съ Верхняго озера къ Миссури (р. 455—6).

„Когда ѣдешь,—говоритъ онъ,—изъ Чикаго по одной изъ большихъ желѣзнодорожныхъ линій на Западъ къ Омага,—исходному пункту тихоокеанской желѣзной дороги на Миссури,—то довольно трудно представить себѣ, что вся эта полоса. . . (800 километр. шириною). . . заселена едва полтора поколѣнія назадъ. Вся земля здѣсь огорожена, маисовыя и инныя поля, выгоны и луга, маленькія *искусственныя* и естественныя *рощицы* чередуются другъ съ другомъ; никогда не теряешь изъ виду человѣческихъ поселеній, фермъ или торговыхъ мѣстечекъ и на всѣхъ поселеніяхъ лежитъ отпечатокъ благосостоянія. . . Многочисленныя *торговыя мѣстечки*. . . съ ихъ огороженными садами и обсаженными деревьями улицами высматриваютъ очень привѣтливо. . . *Фабричная дѣятельность* во всѣхъ этихъ мѣстечкахъ уже *чрезвычайно сильно развита* и день ото дня все болѣе *ограничиваетъ* ввозъ съ востока. Въ Des Moines есть фабрики *земледѣльческихъ машинъ, проволоки для оградъ (Fenzdraht), желѣзныхъ трубъ, льняно-масляныя, пивоварни* и винокурни (изъ маиса), мельницы *packing-houses* (бойни свиней).“

Слѣдовательно, не смотря на молодость страны, встрѣчаемъ уже довольно развитую городскую жизнь и промышленность. Эти обстоятельства, вмѣстѣ съ вліяніемъ уравнинія цѣнъ заставляютъ переходить къ болѣе раціональному хозяйству. И дѣйствительно, Зерингъ говоритъ:

„Здѣсь слышатся общія жалобы, что климатъ ухудшился, вслѣдствіе лѣсоистребленія; что плодородіе почвы уменьшилось, вслѣдствіе хищническаго хозяйства, что болѣзни и враги всякаго рода все болѣе размножаются. Урожаи пшеницы дѣлаются невѣрными. . . и опускаются во многихъ случаяхъ до 5—12 бушелей. Культура пшеницы, при господствовавшихъ прежде пріемахъ, опла-

чивается только на bottom-land (низинныхъ почвахъ) или на новыхъ земляхъ, которыхъ уже мало. Совершенно независимо отъ давленія, произведеннаго послѣднимъ пониженіемъ цѣны, все болѣе распространяется мнѣніе, что нужно оставить старые культурные приемы, дать землѣ отдыхъ и ввести удобреніе и плодосмѣну. Но гдѣ это совершается, — прибавляетъ Зерингъ, — культура (пшеницы (?) *хлѣба* едва ли получить дальнѣйшее расширеніе, скорѣе увеличатся пространства подѣ маисомъ, лугами и выгонами, — короче производство корма вообще на счетъ пространства подѣ пшеницей. „Кромѣ маиса и луговъ и опирающагося на нихъ расширения содержанія рогатаго скота и свиней, — тѣ отрасли хозяйства, на которыхъ покоится главное богатство среднихъ штатовъ, — именно молочное хозяйство и разведеніе лошадей, а на сѣверѣ овцеводство, а затѣмъ далѣе культура плодовъ, овощей и винограда — все болѣе и болѣе расширяются.“ Хотя, конечно, улучшенная система хозяйства „не принята здѣсь еще всемі“, но все-же переходъ ясно выраженъ; улучшение выражается въ болѣе интенсивныхъ, ближайшихъ къ городамъ, мѣстностяхъ усиленіемъ значенія скотоводства и особенно молочнаго хозяйства — съ одной стороны и переходомъ къ садоводству и огородничеству — съ другой; въ болѣе же отдаленныхъ районахъ — въ области кукурузы, хотя скотоводство также играетъ значительную роль, но оно основано на кукурузѣ и откармливаніи ею свиней и частью крупнаго рогатаго скота. Однако и здѣсь поля обсажены живыми изгородями, а мокрыя мѣста дренированы. Наконецъ и въ самомъ экстенсивномъ районѣ этихъ штатовъ — настоящемъ районѣ озимой пшеницы „обыкновенная (*übliche*) система хозяйства представляетъ родъ грубаго плодосмѣна: сѣютъ нѣсколько лѣтъ другъ за другомъ пшеницу, затѣмъ подѣваютъ по пшеницѣ весной клеверъ, который черезъ два года запахиваютъ въ зеленомъ видѣ и воздѣлываютъ два года подѣ рядъ маисъ. Лучшіе фермеры пашутъ на 6—9 дюймовъ глубины, но солому все еще сжигаютъ болѣею частью въ полѣ; въ послѣднее время начинаютъ примѣнять немного удобренія. Скотоводство довольно ограничено и, кромѣ откармливаемыхъ кукурузой свиней, оно едва удовлетворяетъ мѣстнымъ потребностямъ.“

Что касается части прерій, лежащей на западъ отъ Миссисипи

(штаты— Айова, Миссури, Канзасъ и Небраска), то и относительно ихъ Зерингъ находить возможнымъ утверждать, что увеличенія относительнаго значенія пшеничной культуры (увеличенія процента полей, занятыхъ пшеницей)—нельзя ожидать (р. 487). „Съ замѣчательнымъ единодушіемъ объясняли мнѣ всѣ фермеры, которыхъ я посѣтилъ въ Небраскѣ, Канзасѣ и Айовѣ, равно какъ въ южной, культивирующей кукурузу, части Дакоты, что скотоводство рентируется лучше, чѣмъ пшеница; поэтому теперь съ каждымъ годомъ все болѣе. . . засѣваютъ поля травами и клеверомъ, расширяютъ площадь подъ маисомъ и увеличиваютъ количество рогатаго скота, лошадей, свиней и овецъ, тогда какъ культура пшеницы все болѣе отступаетъ на второй планъ. Это подтверждаютъ и сообщенія изъ всѣхъ counties, содержащіяся въ годовыхъ отчетахъ мѣстныхъ обществъ сельскаго хозяйства. . . Считается признакомъ недостаточнаго благосостоянія, если фермеръ продаетъ свой урожай маиса, вмѣсто того, чтобы скормить его дома. . .“ „Что касается методовъ обработки земли, то приемы и обычаи pioneer settler еще рѣшительно господствуютъ: обрабатываютъ слишкомъ много земли извѣстнымъ, крайне поверхностнымъ способомъ; весьма обыкновенно, что берутъ подрядъ нѣсколько урожаевъ маиса или пшеницы съ одного поля; сорные травы отвратительнѣйшимъ образомъ заполняютъ поля. . .“ „Но если отъ вновь занятыхъ участковъ перейти въ части страны, занятая болѣе давно и населенная болѣе густо, то нельзя не признать постепеннаго прогресса культуры. Все больше и больше становится число фермеровъ, которые вводятъ благоразумный сѣвооборотъ (Fruchtwechsel). . ., старательнѣе обрабатываютъ и глубже пахутъ поля, даже вывозятъ навозъ на пашню; въ Айовѣ все болѣе распространяется дренажъ.“ „Тамъ увеличиваютъ молочное скотоводство, здѣсь культура овощей и картофеля даютъ фермеру хорошій заработокъ; и плодоводство пользуется особенно въ Айовѣ и Канзасѣ большимъ вниманіемъ.“

Подобные же факты находимъ и относительно сѣверо-западной части штатовъ. „Можно принять“, — говоритъ напр. Зерингъ (р. 414), что „въ теперешнемъ районѣ первобытнаго лѣса культура пойдетъ по тому-же пути, какъ въ болѣе рано заселенныхъ частяхъ сѣверо-запада (штатовъ). . . въ знаменитой „парковой обла-

сти“ штатовъ Висконсина и Мичигана, по скольку эта послѣдняя не принадлежитъ къ культивирующей маисъ. Здѣсь (въ парковой области) пшеница вездѣ занимаетъ центральный пунктъ хозяйственной системы, но (вездѣ) готовятся перейти къ болѣе интенсивной культурѣ, съ плодосмѣномъ и удобреніемъ. Наиболѣе передовые, именно нѣмецкіе фермеры культивируютъ въ непостоянномъ сѣвооборотѣ: клеверъ, пшеницу, ячмень, овесъ и рожь; иногда вводятъ какъ предшественника пшеницы или ячменя и маисъ, для котораго почва удобряется и особенно хорошо обрабатывается.“ Описывая далѣе подробнѣе фермы нѣмцевъ въ Минесотѣ (парковой области), авторъ говоритъ: „На нѣмецкихъ фермахъ вездѣ введенъ плодосмѣнъ и правильное удобреніе. Даже въ мѣстностяхъ, которыя заняты не много долѣе десяти лѣтъ. . . нѣмцы послѣ 5—6 лѣтняго посѣва пшеницы перешли къ плодосмѣну, тогда какъ американцы продолжаютъ одностороннюю культуру пшеницы 12—13 лѣтъ.“ Авторъ (нѣмецъ) находитъ, что нѣмцы вообще обнаруживаютъ большое превосходство надъ американцами какъ земледѣльцы и объясняетъ это „знаніемъ культурныхъ пріемовъ болѣе старой страны“, а также ихъ невзыскательностью и пр. „Не удивительно поэтому, что одинъ кусокъ земли за другимъ переходитъ изъ рукъ американцевъ въ руки нѣмцевъ.“ „Если бы вся сѣв. Америка была заселена нѣмцами, то мы еще сильнѣе чувствовали-бы ея конкуренцію; ибо нѣмцы производятъ дешевле“, — прибавляетъ авторъ, оправдывая тѣмъ наши указанія, что болѣе интенсивная культура, — въ данномъ случаѣ плодосмѣнъ (что означаетъ, очевидно, только плодосмѣнный сѣвооборотъ), сравнительно съ дикимъ зерновымъ хозяйствомъ, — не всегда, по крайней мѣрѣ, производитъ дороже, чѣмъ экстенсивная. „Слѣдуетъ ожидать“, — читаемъ далѣе, — „что во всей культивирующей преимущественно пшеницу лѣсной и переходной (къ преріямъ) области сѣверозапада, особенно подъ вліяніемъ настоящихъ (низкихъ) цѣнъ на хлѣбъ, преобладающая нынѣ у нѣмцевъ въ Минесотѣ система разносторонняго хозяйства „mixed husbandry“ — скоро сдѣлается господствующей.“ Если принять во вниманіе, — прибавимъ мы, — молодость страны, едва начавшей заселяться въ шестидесятыхъ годахъ, то мы можемъ считать приведенное сужденіе автора полнымъ подтвержденіемъ нашего

априорическаго вывода. И самый характер описываемых измѣненій и всего строя хозяйства также въ достаточной мѣрѣ подтверждаетъ сказанное нами. Такъ, особенно обращаемъ вниманіе на роль основного капитала. Описывая посѣщенную имъ нѣмецкую ферму въ Минесотѣ, Зерингъ упоминаетъ въ числѣ инвентаря жнеу-сноповязалку; высчитывая инвентарь „наименьшей въ области прерій фермы (160 акр.)“, имѣющей одинъ плугъ, — онъ ставитъ въ счетъ и жнею. Ясно, что употребленіе этого рода машинъ составляетъ здѣсь обыденное явленіе даже въ мелкихъ хозяйствахъ. Подобнымъ образомъ, относительно живого инвентаря, специально рогатаго скота и свиней, тотъ же изслѣдователь говоритъ (р. 633): „Способъ веденія скотоводства (крупнаго рогатаго скота) и свиноводства въ западныхъ штатахъ сообразуется съ народохозяйственными условіями и характеризуется подобными же чертами, какъ и американское хлѣбопашество (Getreidebau). Стараются сократить по мѣрѣ возможности расходъ матеріала (sachliche Ausrüstung) и расходъ работы. Но, какъ при хлѣбопашествѣ не боятся никакихъ расходовъ, чтобы добыть производительныя, сокращающія работу машины, такъ точно и въ скотоводствѣ все болѣе и болѣе распространяется убѣжденіе, что высшая оплата основного и эксплуатаціоннаго капитала достигается примѣненіемъ и рациональнымъ воспитаніемъ — хотя бы и съ большими расходами — породистыхъ животныхъ (Rassethiere)“. Такія же указанія находимъ и относительно лошадей (622). Но не только инвентарный капиталъ, а также и меліораціонный постепенно возрастаетъ. Такъ, кое-гдѣ имѣются, хотя еще слабыя попытки лѣсоразведенія: „Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ удалось совершенно измѣнить характеръ ландшафта. Такъ напр. въ долину Platte-River можно встрѣтить не большіе лиственные лѣса, которые прекрасно растутъ и производятъ замѣтное вліяніе на климатъ“ (р. 121). Точно также въ Калифорніи практикуется орошеніе (р. 246 слѣд.) и, наконецъ, въ нѣкоторыхъ штатахъ практикуется и дренажъ (Айова), какъ было указано. Но увеличеніе интенсивности и переходъ къ болѣе интенсивному хозяйству вовсе не составляетъ принадлежности ни нѣмецкихъ фермъ, ни малыхъ фермъ вообще, какъ это можно было бы заключить по описанію крупныхъ фермъ у Зеринга. Оказывается,

что и эти послѣднія вели до сихъ поръ въ лучшемъ случаѣ трехпольное, а то неправильное переложное или скорѣе двупольное зерновое хозяйство (съ промежуткомъ въ одинъ годъ между каждыми двумя посѣвами), но теперь они вынуждены перейти къ болѣе рациональному и болѣе интенсивному хозяйству. „Уже въ 1884 г., — говоритъ Зерингъ, — слѣдовательно до неблагоприятнаго опыта 1884 г. ¹⁾, различные крупные фермеры приняли рѣшеніе оставить одностороннюю культуру пшеницы, какъ невыгодную и взаимнѣ этого ввести смѣшанное хозяйство съ сильнымъ скотоводствомъ.“

§ 13. Приведенные факты представляютъ, полагаемъ, достаточную иллюстрацію для выставленныхъ нами выше положеній. Дойдя чуть не до предѣловъ культуры, мы вездѣ встрѣчаемъ стремленіе къ увеличенію интенсивности, что вынуждается необходимостью ввести болѣе рациональный технически сѣвооборотъ. Здѣсь мы имѣли, при томъ, дѣло съ областями довольно различными по населенности, и, какъ видно, области съ болѣе густымъ населеніемъ, оставляя чисто зерновое хозяйство, переходятъ къ болѣе интенсивному скотоводственному хозяйству и разведенію торговыхъ (табакъ) и огородныхъ растений; области-же, лежащія далѣе на западъ и имѣющія еще очень слабую населенность, только что переходятъ отъ дикаго зернового хозяйства къ болѣе регулированному зерновому-же, но съ болѣе правильной — переложной большею частью системой полеводства и обыкновенно съ болѣе или менѣе ясно выраженнымъ плодосмѣннымъ сѣвооборотомъ. Болѣе старые штаты пережили относительно недавно и то состояніе бѣгства земледѣльческаго населенія, которое мы указывали выше, какъ явленіе, необходимо сопровождающее проведеніе улучшенныхъ дорогъ въ густонаселенныхъ земледѣльческихъ областяхъ. „Что касается Нью-Йорка и Нью-Джерсея“, — говоритъ г. Орбинскій, — „то эти штаты переживаютъ въ настоящій моментъ кризисъ, совершенно подобный тому, который постигъ фермеровъ и землевладѣльцевъ старой Англіи. Низкія цѣны пшеницы, производимой дальнимъ Западомъ, дѣлаютъ рѣшительно невозможнымъ конкурировать съ послѣднимъ. Земля па-

¹⁾ Подразумѣвается послѣдовавшее въ это время значительное пониженіе цѣнъ на хлѣбъ.

дасть въ цѣнѣ и фермы пустѣютъ...“ „Рядомъ съ богатыми виллами, великолѣпными дворцами и оживленными торговыми городами видишь разваливающіяся, дурносодержимыя сельскія усадьбы... Въ теченіе послѣднихъ 25 лѣтъ населеніе штата Нью-Йоркъ возрасло на 36%, но сельское населеніе... всего на 2¹/₂. Сборъ пшеницы въ 1850 году составилъ 13 милл. бушелей, въ 1860 году только 8¹/₂, въ 1870—9¹/₂... Число головъ домашняго скота въ послѣднія 15 лѣтъ уменьшилось на 22%“¹⁾ Стоитъ сопоставить эти указанія съ выпиской, сдѣланной нами изъ Зеринга, чтобы видѣть, какъ измѣнился характеръ хозяйства и положеніе его. Конечъ 70-хъ годовъ, къ которому относится сообщеніе г. Орбинскаго, былъ именно тѣмъ временемъ, когда совершался переходъ отъ зерновой системы хозяйства къ интенсивной скотоводственной и частью промышленной. Причина этого перехода, по объясненію г. Орбинскаго, заключается въ конкуренціи западныхъ областей и въ этомъ заключается разница съ тѣмъ ходомъ, который мы очертили выше на примѣрахъ Франціи и Саксоніи, имѣя въ виду главнымъ образомъ европейскія земледѣльческія области. Конкуренція, однако и здѣсь является только внѣшней побудительной причиной къ оставленію прежней системы хозяйства; самый же выборъ новой системы и здѣсь обуславливается на первомъ мѣстѣ тѣмъ, что развиваются города и обрабатывающая промышленность, является мѣстный рынокъ и возможность сбывать на этомъ рынкѣ такіе продукты, какъ свѣжее молоко, мясо и пр., которыхъ не могутъ доставить въ достаточномъ количествѣ и удовлетворительнаго качества болѣе отдаленныя страны²⁾.

Измѣненія, которыя происходятъ въ хозяйствѣ, Зерингъ объясняетъ происшедшимъ, будто-бы, вслѣдствіе хищнической культуры

¹⁾ О хлѣбной торговлѣ Соед. Штатовъ Сѣв. Америки, СПБ. 1880 г. р. 9.

²⁾ Впрочемъ, происходящія здѣсь измѣненія могутъ быть до нѣкоторой степени уподоблены тѣмъ измѣненіямъ, которыя происходятъ въ странахъ интенсивныхъ подъ вліяніемъ парового транспорта и о которыхъ мы скажемъ въ слѣдующей главѣ. Особенно въ этомъ послѣднемъ смыслѣ должны быть объяснены новѣйшія извѣстія о бѣгствѣ фермеровъ изъ Нью-Гемпшира, Вермонта и др. восточныхъ Штатовъ (См. Русск. Вѣдом. N. 176 1890 г., гдѣ извѣстіе это заимствовано изъ отчета швейцарскаго консула въ Цинцинати).

пониженіемъ урожая въ пшеницы. Но статистическія данныя объ урожаѣ пшеницы за послѣднія 15 лѣтъ (1870—84), приводимыя Зерингомъ (въ табл. V прилож.), не подтверждаютъ этого, какъ относительно всѣхъ Соединенныхъ Штатовъ, такъ и по отношенію къ каждому изъ тѣхъ штатовъ, которые мы взяли для характеристики измѣненій въ культурѣ. По этимъ даннымъ средній урожай пшеницы былъ:

	1870/74	1875/79	1880/84
Соединенные Штаты.	12,1	12,4	12,2
Нью-Йоркъ.	14,5	15,0	14,5
Пенсильванія	13,6	14,1	13,3
Огайо	13,3	14,8	14,3
Индіана	11,7	14,2	13,6
Иллинойсъ	12,3	13,7	12,7
Айова	12,1	9,9	10,1
Миссури	12,3	12,1	10,7
Небраска	12,8	12,1	11,5
Канзасъ	14,0	14,5	14,5

Слѣдовательно, болѣе или менѣе ясное пониженіе даютъ только 3 штата изъ восьми приведенныхъ: Айова, Миссури и Небраска; относительно же остальныхъ можно только сказать, что среднее пятилѣтіе (1875/79) было урожайнѣе остальныхъ двухъ въ большей части штатовъ — и только. Правда, средняя цифра урожая для цѣлаго штата слагается изъ многихъ цифръ, которыя могутъ быть частью выше, частью значительно ниже ея. Можно, поэтому предполагать, что незначительность пониженія или отсутствіе его въ среднемъ для штата — есть только выраженіе того, что большіе урожаи вновь раздѣланныхъ земель покрыли недостаточные урожаи съ земель, давно состоящихъ подъ культурой. Во всякомъ случаѣ, однако, и самое истощеніе, если оно было, и самая быстрота истощенія почвы являются слѣдствіемъ возможности сбыта такихъ объемистыхъ продуктовъ, каковы съ одной стороны зерно, съ другой — лѣсъ. Зерингъ прямо указываетъ (483), что „въ прежнее время фермеръ въ Огайо и Иллинойсъ „получалъ хорошенкій побочный доходъ“ отъ продажи лѣса, а такая продажа могла имѣть мѣсто только при условіи возможности сбыта лѣса или продуктовъ его

въ болѣе нуждающіеся въ таковомъ восточные штаты, ибо на мѣстѣ въ немъ никто не нуждался, благодаря его изобилію. Съ другой стороны, сбытъ зерна служилъ поощреніемъ къ раздѣлкѣ почвы изъ-подъ лѣса на пашню и къ интенсивной эксплуатаціи ея въ смыслѣ возможно частаго засѣва наиболѣе цѣннымъ растеніемъ. Такимъ образомъ, основной причиной самаго истощенія являются улучшенные пути сообщенія. Но этого нельзя ставить имъ въ вину, ибо существованіе тѣхъ же путей сообщенія облегчило и переходъ къ улучшенному хозяйству или скорѣе сдѣлало его возможнымъ, какъ это было уже указано.

Но, въ концѣ концовъ, мы должны повторить еще разъ, что главной причиной перехода къ болѣе рациональному хозяйству является выравниваніе цѣнъ, независимость ихъ отъ мѣстныхъ урожаевъ, которые особенно тяжело отзываются на хозяевахъ экстенсивныхъ районовъ въ годы недостаточнаго мѣстнаго урожая. Здѣсь умѣстно будетъ указать еще на одно, до сихъ поръ не упомянутое нами, обстоятельство, облегчающее для странъ экстенсивныхъ и далекихъ отъ рынка переходъ къ болѣе интенсивному хозяйству. Это именно — уравненіе рабочей платы въ разныхъ мѣстахъ, что для этихъ странъ равносильно пониженію ея. На такое вліяніе путей сообщенія, особенно желѣзныхъ дорогъ, указывалось довольно давно и апіорически его необходимо допустить. Трудно представить себѣ, чтобы, напр., ежегодное переселеніе сотенъ тысячъ рабочихъ изъ Европы въ Америку не вліяло на улучшеніе рабочей платы въ Европѣ и, обратно, на пониженіе ея въ Америкѣ. Однако, Сohn, въ своемъ изслѣдованіи о желѣзныхъ дорогахъ Англіи пришелъ къ выводу, что по крайней мѣрѣ въ Англіи это правило не подтверждается. Не вдаваясь въ объясненіе, каковы причины этого аномальнаго явленія или ошибки Сohn'а, мы укажемъ только, что въ Соед. Штатахъ это правило вполне подтверждается, по крайней мѣрѣ для сельскихъ рабочихъ. Вотъ какія цифры приводитъ Зерингъ (469) для средняго помѣсячнаго жалованья годовыхъ рабочихъ въ долларахъ:

	1866	1869	1875	1879	1882
Пенсильванія	29,91	28,68	25,89	19,92	22,88
Огайо. . .	28,46	26,35	24,05	20,72	23,87
Индіана . .	27,71	25,42	24,20	20,20	23,14

Айова . . .	28,34	28,39	24,35	22,69	26,21
Иллинойсъ .	28,54	27,32	25,20	20,61	23,91
Небраска .	38,87	33,25	24,00	23,04	24,45

Еще рѣзче эта нивелировка, если взять цѣны по группамъ штатовъ ¹⁾.

	1866	1869	1875	1879	1882
Калифорнія .	35,75	46,38	44,50	41,00	38,25
Вост. Штаты	33,30	32,08	28,96	20,21	26,61
Средніе „	30,07	28,02	26,02	19,69	22,24
Западн. „	28,91	27,01	23,60	20,38	23,63
Южные „	16,00	17,21	16,22	13,31	15,30

Слѣдовательно, значительное пониженіе, говоря вообще, рабочей платы, которое достигаетъ maximum'a въ 1879 г., но и въ 1882 цѣны хотя и выше 1879 года, но все еще остаются почти вездѣ (исключеніе Калифорнія) ниже цѣнъ 1866 г. Это значительное пониженіе цѣны на рабочія руки также содѣйствуетъ возможности повышенія здѣсь интенсивности хозяйства. Впрочемъ, нужно имѣть въ виду указанное выше, въ сообщеніи Баярда, овліяніи на стоимость производства высоты рабочей платы. Сказанное тамъ о рабочей платѣ на фабрикахъ можетъ отчасти имѣть значеніе и по отношенію къ сельскому хозяйству.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Вліяніе парового транспорта на сельское хозяйство.

(Продолженіе).

§ 1. Намъ остается разсмотрѣть, какое вліяніе оказываетъ паровой транспортъ на сельское хозяйство странъ интенсивныхъ,

¹⁾ Пониженію рабочей платы въ западныхъ штатахъ содѣйствуютъ, кромѣ европейской иммиграціи, и можетъ еще въ большей степени, чѣмъ послѣдняя, постоянныя передвиженія рабочихъ и фермеровъ (особенно послѣднихъ) изъ восточныхъ штатовъ въ западные. Max Sering утверждаетъ, что въ Соед. Штатахъ почти не существуетъ фермъ, которыя бы оставались въ теченіе трехъ поколѣній въ рукахъ одного семейства. Это передвиженіе содѣйствуетъ вмѣстѣ съ тѣмъ и распространенію улучшенныхъ пріемовъ культуры на далекомъ западѣ.

разумѣя подъ этимъ именемъ такія страны, которыя были довольно интенсивны, т. е. обладали развитой фабричною промышленностью и достаточнымъ количествомъ внутреннихъ рынковъ уже въ періодъ постройки первыхъ желѣзныхъ дорогъ. Такое положеніе дѣлѣ могло возникнуть только при условіи болѣе или менѣе удобныхъ путей сообщенія и, по понятнымъ причинамъ, могло быть въ указанный періодъ принадлежностью только странъ исключительно благопріятно расположенныхъ относительно путей сообщенія, какъ внутреннихъ, такъ и внѣшнихъ; а такъ какъ наиболѣе удобнымъ путемъ въ то время было море, то такая страна могла быть только приморской; въ числѣ-же таковыхъ странъ исключительно благопріятное положеніе занимала Англія. Прежде, однако, чѣмъ мы обратимся къ разсмотрѣнію дѣйствительнаго хода развитія въ Англіи, попробуемъ, слѣдуя избранной системѣ изложенія, опредѣлить теоретически, каковы должны быть наступающія при введеніи пароваго транспорта измѣненія въ земледѣльческомъ хозяйствѣ интенсивной страны.

При условіяхъ интенсивныхъ странъ, т. е. при существованіи значительныхъ по числу и размѣрамъ рынковъ внутри страны, — земледѣліе должно было быть на столько интенсивно, чтобы удовлетворять существующему значительному спросу. Казалось-бы, здѣсь не было надобности, чтобы мѣстное земледѣліе удовлетворяло всѣ потребности населенія въ земледѣльческихъ продуктахъ; ибо, коль скоро существуютъ относительно хорошіе пути сообщенія, не только для внутреннихъ, но и для внѣшнихъ сношеній, то существовала, казалось-бы, и возможность получать продукты земледѣлія извнѣ. На дѣлѣ, однако, возможность эта была ограничена не только малой способностью прежнихъ транспортных средствъ къ массовому транспорту и ненадежностью доставки (зависимостью ея отъ случайныхъ причинъ — направленіе и сила вѣтра, бури и т. п.), но также и характеромъ странъ экстенсивныхъ, у которыхъ избытокъ хлѣба являлся б. ч. случайно. Благодаря этимъ обстоятельствамъ, интенсивная страна должна была, во всякомъ случаѣ, стремиться произвести достаточное для продовольствія населенія количество земледѣльческихъ продуктовъ всякаго рода.

Развитіе городовъ и связанное съ нимъ увеличеніе требованія

на продукты животноводства также является могущественнымъ стимуломъ къ увеличенію интенсивности, а вмѣстѣ и раціональности хозяйства, вѣдѣствіе возможности увеличенія разнообразія въ культурахъ. При существующихъ условіяхъ, интенсивность можетъ быть такъ высока, что даже худшія земли, — т. е. такія, которыя даютъ относительно ничтожные урожаи или требуютъ для полученія хорошихъ урожаевъ весьма значительной затраты капитала, — все же, могутъ быть воздѣланы и будутъ заняты тѣми растеніями, которыхъ рынокъ наиболѣе требуетъ, хотя-бы, по природнымъ качествамъ они были болѣе способны къ производству другихъ, болѣе дешевыхъ, можетъ быть, или не требуемыхъ мѣстнымъ рынкомъ продуктовъ ¹⁾. Вообще, можно сказать, что дѣятельность почвы была здѣсь чрезвычайно „напряженной“, хозяйство было въ этомъ именно смыслѣ „интенсивнымъ“ и потому вводились всякія улучшенія, дававшія возможность повышать напряженность этой дѣятельности, заставляя почву производить больше или лучшаго качества продукты. Для того, чтобы такая интенсивная культура была возможна, требовалось, конечно, чтобы и цѣны продуктовъ стояли соотвѣтственно высоко ²⁾. Но, будучи весьма интенсивной и — благодаря развитому скотоводству, еще въ гораздо болѣе степени разносторонней (хотя, какъ мы только что указали, не всегда технически вполне раціональной), земледѣльческая культура здѣсь уже въ это время не доставляла и не могла доставлять весьма важныхъ именно для промышленности продуктовъ, т. е. на первомъ мѣстѣ основныхъ матеріаловъ для фабрикатовъ. Нѣкоторые изъ такихъ матеріаловъ составляютъ продукты экстенсивныхъ хозяйствъ

¹⁾ См. сказанное о культурѣ легкихъ почвъ въ Англіи въ примѣч. (1) на стр. 111, а также цитированное тамъ сочиненіе Fesca. Здѣсь, очевидно болѣе соотвѣственна была-бы рожь, но отсутствіе требованій на нее заставляло замѣнять рожь пшеницей.

²⁾ Это обстоятельство является, можетъ быть, важнѣйшей причиной практиковавшагося Англіей въ теченіи долгаго ряда лѣтъ запрещенія ввоза земледѣльческихъ продуктовъ: высокая цѣна хлѣба была необходима, чтобы страна могла производить его въ достаточномъ для населенія количествѣ, — а производить этотъ хлѣбъ сама она была вынуждена необезпеченностью ввоза. Какъ только явилась возможность рассчитывать на постоянство и аккуратность подвоза, — явилась и свобода ввоза хлѣба.

(шерсть) и уже по этой причинѣ исключались изъ продуктовъ мѣстнаго земледѣлія, тѣмъ болѣе, что эти матеріалы, обладая значительной цѣнностью и транспортабельностью (въ зависимости отъ прочности при храненіи) легко могли быть доставляемы изъ экстенсивныхъ странъ. Наконецъ, нужно прибавить, что хозяйства (не владѣнія) не могли быть слишкомъ велики, такъ какъ, въ противномъ случаѣ, интенсивность не могла-бы быть доведена до необходимой высоты, особенно при существовавшей техникѣ.

И такъ, интенсивное хозяйство при высокихъ цѣнахъ хлѣба, при значительномъ скотоводствѣ и незначительномъ процентѣ промышленныхъ растений въ культурѣ, — вотъ характерныя черты хозяйства интенсивной области при прежнихъ путяхъ сообщенія. Здѣсь, слѣдовательно существовало въ наиболѣе ясно выраженной формѣ то, что Тэръ и его ученики именovali плодосмѣнной системой хозяйства, т. е. плодосмѣнная система полеводства съ преобладаніемъ скотоводства или по крайней мѣрѣ съ равнымъ значеніемъ скотоводства и производства прямо-продажныхъ продуктовъ (зерна).

Какія-же измѣненія вызоветъ улучшеніе путей сообщенія въ этомъ строѣ хозяйства? Не нужно, конечно, повторять, что проведеніе желѣзныхъ дорогъ поведетъ за собою то уравненіе цѣнъ на внутреннихъ рынкахъ, которое оно производитъ вездѣ. Здѣсь, однако, это не будетъ имѣть большого вліянія на хозяйственный строй, потому, во 1-ыхъ, что и ранѣе цѣны не могли разниться между собою въ столь значительной степени, какъ это имѣло мѣсто въ странахъ экстенсивныхъ; во 2-хъ и потому, что интенсивность хозяйства (и относительно большая техническая раціональность его) вела за собою и бѣольшую равномѣрность урожаявъ. Тѣмъ не менѣе, конечно, вліяніе это должно было сказаться и довольно чувствительно для мѣстностей ближайшихъ къ рынку. Но во всякомъ случаѣ, несравненно большее значеніе должно было имѣть улучшеніе внѣшнихъ сношеній. Внѣ даннаго района лежали страны экстенсивныя, гдѣ продукты земледѣлія, если не всегда, то по временамъ могли пріобрѣтаться несравненно дешевле, чѣмъ они обходились мѣстному производителю или, по крайней мѣрѣ, чѣмъ они продавались до сихъ поръ мѣстнымъ производителемъ. Раньше, однако (см. главу о цѣнахъ) было уже указано, что въ первое время по-

стройки желѣзныхъ дорогъ экстенсивныя страны не могли доставлять большого количества дешеваго хлѣба: часть этихъ странъ сама вынуждена была производить дорого, а другая, болѣе отдаленная, находила болѣе выгоднымъ расширять свое скотоводство, прежде всего, ради доставленія матеріала для фабрикъ интенсивныхъ странъ (шерсти). Послѣдніе районы („районы дикаго скотоводства“) могли уже и въ это время, казалось, поставлять живой скотъ. Однако и съ этой стороны конкуренція не могла быть опасна для мѣстныхъ хозяевъ, ибо перевозка скота по новымъ путямъ встрѣчала, — особенно въ первое время, — значительныя препятствія: нужно было устраивать особыя приспособленія въ вагонахъ или судахъ, запасать кормъ на пути, или возить его съ собою, дезинфицировать и очищать каждый разъ помѣщенія и т. п. Да сверхъ того эти страны и не производили такого скота, какой требовался рынками интенсивныхъ странъ. Степной скотъ (экстенсивныхъ районовъ) не имѣлъ достаточной мясности, давалъ много отбросовъ, и потому не годился въ качествѣ убойнаго скота. Тѣмъ менѣе могъ конкурировать здѣсь молочный скотъ экстенсивныхъ странъ. Собственно тотъ районъ, который мы назвали выше „райономъ дикаго скотоводства“ и не держалъ обыкновенно избытка молочнаго скота ¹⁾, а если бы и могли найтись въ другихъ, менѣе экстенсивныхъ уже районахъ, молочныя животныя или молочныя породы, то они все-же, въ концѣ концовъ, не годились для условій интенсивной страны. Причина этого та, во 1-хъ, что интенсивный районъ долженъ былъ имѣть въ это время свои высокомолочные породы и потому конкуренція съ ними была трудна: нужно было, чтобы скотъ экстенсивной области обладалъ совершенно исключительными качествами въ этомъ направленіи, чтобъ ему было оказано предпочтеніе передъ мѣстнымъ; во 2-хъ, есть одно замѣчательное обстоятельство, — какъ кажется до сихъ поръ мало обращавшее на себя вниманіе изслѣдователей, — это, именно, рѣзкое различіе требованій, предъявляемыхъ къ молочному скоту въ странахъ различной интен-

¹⁾ Исключеніе могли составлять предгорья или горныя области, гдѣ скотъ можетъ быть лучшихъ качествъ; но и здѣсь, при первобытномъ хозяйствѣ, наиболѣе цѣнныя для интенсивныхъ странъ качества — молочность и мясность — обыкновенно не развивались, частью вслѣдствіе слишкомъ грубаго содержанія и плохого ухода, частью вслѣдствіе отсутствія спроса на скотъ, обладающій такими качествами.

сивности. Интенсивныя страны, можно сказать, всегда требуютъ, чтобы молочный скотъ въ нѣкоторой мѣрѣ соединялъ въ себѣ и качества мясного, т. е., чтобы онъ былъ способенъ къ откорму, — точнѣе — держалъ хорошо тѣло, во время самого усиленнаго даже отдѣленія молока, хотя-бы эта мясность шла отчасти (конечно, не очень значительно) въ ущербъ главному искомому качеству — молочности. Страны экстенсивныя, наоборотъ, предпочитаютъ высоко развитую одностороннюю способность молочности, хотя-бы въ ущербъ мясности. Ни то, ни другое не есть капризъ или случайность, а, на оборотъ, требованіе рациональной экономики, хотя на первый взглядъ и кажется, что именно интенсивныя страны должны стремиться къ возможному развитію одной способности — раздѣленію труда между различными особями. На самомъ дѣлѣ, послѣднее было бы совершенно нераціонально, ибо интенсивныя страны, по нашей характеристикѣ, отличаются развитіемъ неземледѣльческихъ промысловъ и городской жизни, а, слѣдовательно, присутствіемъ выгоднаго рынка для сбыта мяса. Вмѣстѣ съ тѣмъ, интенсивное земледѣльческое хозяйство характеризуется, между прочимъ, какъ такое, которое стремится къ возможно быстрому обращенію капитала, потому должно и въ этомъ случаѣ стремиться возможно быстрѣе сбыть — и конечно на мясо — сдѣлавшуюся невыгодной молочную корову. Дѣло здѣсь собственно не въ этомъ стремленіи быстро обращать капиталъ, а въ томъ, что интенсивное молочное (напр. подгороднее) хозяйство требуетъ, во 1-хъ, чтобы количество доставляемаго на рынокъ продукта не колебалось сильно изо дня въ день, въ 2-хъ, такое хозяйство пользуется слишкомъ дорогимъ кормомъ, для того чтобы употреблять его на откармливаніе особенно болѣе тощей, дурно откармливающейся скотины. Все это вмѣстѣ и вызываетъ предпочтеніе къ молочно-мясному скоту передъ чисто молочнымъ. Въ экстенсивныхъ странахъ ни одного изъ условий, вызывающихъ такое предпочтеніе, — не существуетъ, потому и нѣтъ основанія стремиться развить въ молочномъ скотѣ мясность; мясо здѣсь дешево, благодаря возможности дешеваго выращиванія, хотя и не очень хорошаго, но удовлетворяющаго мѣстнымъ требованіямъ скота мясно-рабочаго ¹⁾.

¹⁾ Известно, что хозяйства, снабжающія молокомъ Лондонъ, часто

Такимъ образомъ, на первыхъ порахъ внѣшняя конкуренція не грозила никакими бѣдами мѣстному сельскому хозяйству разсма- триваемаго района. Конечно, подвозъ болѣе объемистыхъ продук- товъ, на первомъ мѣстѣ зернового хлѣба, облегчился и постепенно могъ возрастать; но, взаимнѣ того, развитіе городской промышлен- ности и, слѣдовательно, увеличеніе требованій на продукты живот- новодства, доставляло возможность развить особенно молочное и мясное скотоводство и увеличить вообще интенсивность и доход- ность хозяйства.

Однако, то-же развитіе промышленности должно было вскорѣ вызвать и нѣкоторыя неблагопріятныя для земледѣлія явленія. Про- мышленность, именно, потребовала бѣльшаго, чѣмъ прежде, коли- чества рабочихъ рукъ, тѣмъ болѣе, что особенно сильный толчекъ получило развитіе горныхъ промысловъ, которые доставляли мате- ріалъ для постройки самихъ желѣзныхъ дорогъ и топливо, какъ для нихъ же, такъ и для фабрикъ и пароходовъ, а мы уже видѣли, что именно горный промыселъ требуетъ наибольшаго количества рабо- чихъ рукъ изъ всѣхъ отраслей промышленности (не считая земле- дѣлія). Эти рабочія руки могутъ быть взяты только изъ земле- дѣльческаго населенія, которое, въ силу этого, уменьшится, если не абсолютно, то относительно. Между тѣмъ и само земледѣіе должно было сдѣлаться интенсивнѣе, т. е. въ данномъ случаѣ, опять-таки, потребовать бѣльшаго количества рабочихъ рукъ, ибо со- вершающаяся замѣна производства зерна производствомъ продуктовъ животноводства, должна вызвать не уменьшеніе расхода живой ра- бочей силы въ хозяйствѣ, а, на оборотъ, увеличеніе его. Уменьше- ніе могло-бы имѣть мѣсто только въ томъ случаѣ, если-бы усиленіе скотоводства шло путемъ занятія пашни подъ выгонныя травы и то только при условіи, что при этомъ уменьшается въ значительной сте- пени площадь ежегоднаго посѣва зерна (слѣдовательно, увеличеніе площади подъ травой совершается не на счетъ пара и т. п., не служившихъ ранѣе для производства хлѣба пространствъ). Такой переходъ означалъ бы уменьшеніе интенсивности ¹⁾, здѣсь-же

предпочитають шортгорновъ другимъ, болѣе молочнымъ, но менѣе мяснымъ породамъ.

¹⁾ Впрочемъ и при этомъ возможно допустить нѣкоторое увеличе-

должно было произойти увеличеніе ея, что по отношенію къ скотоводству должно выразиться обратнымъ процессомъ, т. е. уменьшеніемъ площади выгона и еще болѣе площади пара, стойловымъ содержаніемъ скота и разведеніемъ корнеплодовъ для корма. Все это такія мѣры, которыя требуютъ значительнаго увеличенія количества живого труда. Потому-то, пока промышленность росла на счетъ увеличенія массы занятыхъ рабочихъ, а не на счетъ увеличенія интенсивности труда или, по крайней мѣрѣ, не исключительно на счетъ послѣдняго, до тѣхъ поръ сельское хозяйство должно было страдать отъ недостатка рабочихъ рукъ. Понятно, что чѣмъ крупнѣе были хозяйства, чѣмъ болѣе они основаны были на наемномъ трудѣ, и чѣмъ менѣе было рядомъ съ ними мелкихъ хозяйствъ, не поглощавшихъ всей рабочей силы семьи хозяина и чѣмъ болѣе, наконецъ, вводимыя культуры требовали отрывочнаго, періодическаго, а не постояннаго труда, — тѣмъ труднѣе было найти нужное количество рабочихъ, а, вмѣстѣ съ тѣмъ, дороже обходилась работа, и дороже становился и самый продуктъ. Хотя хозяйства здѣсь не могли быть особенно велики, но, въ данномъ случаѣ, крупнымъ будетъ уже всякое хозяйство, которое ведется вполнѣ или отчасти при помощи наемныхъ рабочихъ, а не самимъ хозяиномъ, работающимъ исключительно при помощи собственной семьи.

Пока цѣны продуктовъ, благодаря незначительности подвоза извнѣ, держались на прежнемъ уровнѣ или даже повышались, по крайней мѣрѣ на главный продуктъ — мясо (и вообще на продукты животноводства), до тѣхъ поръ земледѣльцы не имѣли основанія жаловаться, тѣмъ болѣе, что вскорѣ улучшеніе техники (введеніе машинъ разнаго рода и искусственныхъ удобрень) дали имъ новыя средства для подъема урожаявъ и увеличенія доходности хозяйства.

§ 2. Таково было положеніе дѣла въ первомъ періодѣ, т. е. пока желѣзныя дороги не распространялись далеко вглубь материка и не достигали тѣхъ странъ, которыя могли значительно расширить производство хлѣба и усилить доставку его на рынки интенсивныхъ

ніе интенсивности, предполагая, что скотъ имѣетъ весьма высокую цѣнность. Но это, все-же, исключительный случай, потому и не говоримъ о немъ въ текстѣ. Указанія на такое исключеніе у E. Nasse. Agrar. u. landwirtschaftliche Zustände in England. p. 169.

странъ. Но какъ только это случилось — положеніе дѣла существенно измѣняется. Какъ видно уже изъ сказаннаго о ходѣ развитія странъ экстенсивныхъ, первый продуктъ, съ какимъ эти страны являются на всемірномъ рынкѣ — было зерно, стоимость производства котораго къ тому же здѣсь была чрезвычайно низка, особенно въ первое время, когда шла разработка никогда дотолѣ не видавшихъ плуга и содержавшихъ подчасъ огромную массу накопленнаго тысячелѣтіями богатства и плодородія почвъ. Выше мы указывали, правда, что стоимость производства и цѣнность продукта въ интенсивныхъ хозяйствахъ можетъ быть не выше стоимости производства въ хозяйствахъ экстенсивныхъ. Но при условіяхъ производства, какія имѣли мѣсто въ описываемый моментъ въ странахъ интенсивныхъ съ одной стороны, и странахъ экстенсивныхъ съ другой — этого равенства существовать не могло. Пока интенсивныя страны вынуждены были во что-бы то ни стало производить нужный имъ хлѣбъ, они не имѣли надобности стѣсняться тѣмъ, что повышеніе интенсивности или увеличеніе массы получаемого продукта сопровождается поднятіемъ стоимости или цѣнности его, ибо рынокъ вынужденъ былъ купить продуктъ по той цѣнѣ, какую назначалъ производитель. Экстенсивныя-же страны, въ моментъ появленія ихъ продукта на всемірномъ рынкѣ, пользовались тысячелѣтнимъ запасомъ плодородія своихъ почвъ, а потому производили также при совершенно исключительныхъ, — но въ обратную сторону — условіяхъ. Потому ни цѣнность, ни стоимость продукта въ этихъ двухъ районахъ, столкнувшихся на одномъ рынкѣ, не могла быть въ это время одинакова. По закону уравниенія цѣнъ, въ интенсивныхъ странахъ должно было произойти значительное пониженіе хлѣбныхъ цѣнъ, и это пониженіе было убыточно для мѣстныхъ хозяевъ-земледѣльцевъ. Но пока развитіе промышленности и возрастаніе городского населенія шли прежнимъ темпомъ, земледѣліе направляло свои усилія на производство продуктовъ животноводства для удовлетворенія возрастающаго запроса на нихъ со стороны городского населенія и этимъ путемъ возмѣщало убытокъ отъ производства зерна, сокращая вмѣстѣ съ тѣмъ отчасти и посвящаемую ему площадь. При этомъ подвозъ дешеваго зерна, служившаго и кормомъ для скота, давалъ возможность увеличить

производительность скота и понизить стоимость производства продуктовъ животноводства. Но когда промышленность перестала развиваться путемъ привлеченія новыхъ рабочихъ силъ и направила свои усилія на увеличеніе интенсивности труда занятыхъ рабочихъ, а вслѣдствіе этого, если не остановился, то все-же замедлился, сравнительно съ прежнимъ, приростъ городского населенія, тогда и увеличеніе скотоводства съ сокращеніемъ производства хлѣба, оказалось недѣйствительнымъ, тѣмъ болѣе, что одновременно, вслѣдствіе дальнѣйшаго усовершенствованія транспорта и прогресса въ хозяйствахъ экстенсивныхъ странъ, — на рынкѣ появились и продукты животноводства этихъ странъ. Къ довершенію бѣды хозяина и рабочая плата не понизилась въ той мѣрѣ, какъ этого слѣдовало, повидимому, ожидать, сообразно пониженію цѣны хлѣба и уменьшенію запроса на рабочую силу со стороны промышленности. Мы указывали уже выше на причины этого явленія, здѣсь же замѣтимъ только, что въ числѣ другихъ причинъ содѣйствовали этому и выселенія рабочихъ въ экстенсивныя страны. Если мы прибавимъ, наконецъ, что пониженіе цѣнъ продуктовъ земледѣлія отзывалось крушеніемъ земледѣльческихъ хозяйствъ и въ экстенсивныхъ странахъ, а это обстоятельство обращалось съ одной стороны на пользу мѣстной промышленности, снабжая ее дешевыми руками и съ другой—во вредъ промышленности странъ интенсивныхъ, которая не находила болѣе сбыта своимъ продуктамъ въ экстенсивныя страны въ прежнемъ размѣрѣ; если мы представимъ себѣ, наконецъ, что всѣ эти событія совпали между собою и съ рядомъ неурожаевъ въ интенсивныхъ, при огромныхъ урожаяхъ въ экстенсивныхъ странахъ, то мы и будемъ имѣть передъ собою тотъ моментъ, когда разразился послѣдній, — можно сказать —настоящій, промышленно-земледѣльческій кризисъ.

Мы намѣчаемъ, конечно, только въ самыхъ грубыхъ чертахъ тѣ моменты, которые вызвали кризисъ. Въ данномъ мѣстѣ нашего изслѣдованія мы должны были-бы показать, какимъ путемъ земледѣльческое хозяйство интенсивныхъ странъ выйдетъ изъ возникшихъ затрудненій. Но такъ какъ теоретическое разсмотрѣніе этого вопроса потребовало бы почти цѣлаго большого изслѣдованія, то мы предпочитаемъ показать это прямо на примѣрѣ.

Но сперва посмотримъ, какъ совершался въ дѣйствительности процессъ измѣненія хозяйствъ этихъ странъ до наступленія кризиса, какъ мы его описали на основаніи апіорическихъ соображеній.

§ 3. Какъ мы не разъ уже упоминали, наиболѣе характернымъ примѣромъ страны, достигшей высокой степени интенсивности еще до начала желѣзнодорожной эры, можетъ служить Англія. Это достаточно констатируется тѣми данными о развитіи городовъ и промышленности, которыя мы привели выше.

Обращаясь къ земледѣлію Англіи, мы, прежде всего, замѣтимъ, что сказанное нами о необходимости существованія здѣсь относительно мелкихъ хозяйствъ уже въ періодъ передъ введеніемъ парового транспорта вполне подтверждается. Г. Каблуковъ (10) находитъ даже, что уже для „всего настоящаго столѣтія“ невѣрно, что въ Англіи существуютъ крупныя хозяйства, такъ какъ уже Артуръ Юнгъ считалъ крупными всѣ фермы свыше 100 экр. (37 дес.). Для позднѣйшаго періода тотъ-же авторъ приводитъ указаніе Caird'a, по которому „въ Великобританіи (1878 г.) средняя величина фермъ = 56 экровъ (менѣе 21 дес.)“. Для сороковыхъ годовъ имѣемъ свидѣтельство de Laverne'я ¹⁾, который говоритъ: „существуютъ, безъ сомнѣнія, очень большія хозяйства (exploitation), но это не большинство. Въ то-же время существуетъ и масса фермъ болѣе чѣмъ умѣренной величины. Въ одной Англіи — собственно считается не менѣе 200000 фермеровъ, откуда средняя величина фермы вычисляется въ 60 гектаровъ. Въ нѣкоторыхъ частяхъ, какъ возвышенность графствъ Wilts, Dorset, Lincoln и Iork фермы, величиною въ нѣсколько сотенъ и даже нѣсколько тысячъ гектаровъ, не составляютъ рѣдкости; но въ другихъ частяхъ, каковы всѣ вообще мануфактурныя округа, наиболѣе обыкновенны фермы въ 10 — до 12 гектаровъ. Въ графствѣ Chester найдется не мало фермъ менѣе 10 экровъ или 4 гектар. Изъ 200000 фермеровъ около половины обрабатываютъ свои фермы своими руками при помощи своей семьи ²⁾. Точныя данныя имѣются только

¹⁾ Essai sur l'économie rurale de l'Angleterre, de l'Écosse et de l'Irland, 2-me ed. Paris. 1855.

²⁾ Впрочемъ, уже М. Culloch (v. I, p. 446) говоритъ: „In England farms seem to be, generally speaking of a medium size“. Разсмотрѣвъ затѣмъ

для послѣдняго періода. Эти данныя представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Величина хозяйствъ	1875 годъ				1880 годъ			
	Число хозяйствъ	% общаго числа	занято скотоводч.	% общаго пространства.	Число хозяйствъ	% общаго числа	Лична за-ним. тыс. акр.	% общаго пространства
до 50 акровъ	293469	71,4	3550	15	295313	71	3529	14
отъ 50 — 100	44842	10,9	3259	14	44602	11	3233	13
100 — 300	58450	14	10042	42	58677	14	10198	41
300 — 500	11245	2,7	4202	17	11617	3	4360	18
500 — 1000	3871	0,9	2514	10	4095	1	2654	11
свыше 1000	433	0,1	572	2	500	—	637	3

Примѣчаніе. Цифры этой таблицы заимствованы болѣею частью у Е. Nasse: Agrarische und landwirthschaftliche Zustände in England (р. 140), при чемъ мы беремъ цифры, относящіяся къ Англии собственно, какъ здѣсь, такъ и во всѣхъ другихъ мѣстахъ, гдѣ не оговорено противнаго; цифры столбца 8-го этой таблицы взяты у г. Каблукова (Рабочій вопросъ р. 13), а столбецъ 3-ій (процентъ хозяйствъ въ 1875 году) вычисленъ нами.

Во всякомъ случаѣ, слѣдовательно, преобладаютъ среднія и мелкія хозяйства, а такъ какъ въ послѣднее время, по свидѣ-

указанія Арт. Юнга и найдя, что вычисленная по его указаніямъ цифра средняго размѣра фермы въ 136½ акр. слишкомъ мала и должна быть повышена до 150—160 акр., М. Culloch заключаетъ: „Hence as already stated farms in England may be truly said to be of a middle size.“ Подобнымъ образомъ относительно Шотландіи начала сороковыхъ годовъ имѣются указанія, что хозяйства здѣсь имѣли отъ 120 до 300 акровъ. (См. Ann. d. Landwirthsch. 1844 В. III р. 199 ff.).

тельству Caird'a, число небольших имѣній (хозяйствъ) скорѣе уменьшилось, чѣмъ увеличилось, то нѣтъ основанія предполагать, что и ранѣе хозяйства были много крупнѣе. Однако, хотя по числу преобладаютъ мелкія фермы, но наибольшій 0/0 площади занимаютъ фермы отъ 100 до 300 экр., средний размѣръ которыхъ въ 1880 году былъ 173,8 экр., т. е. на столько великъ, что такія фермы не могли обрабатываться при англійскихъ условіяхъ иначе, какъ при помощи наемной рабочей силы.

Что касается распредѣленія площади между различными культурами, то данныхъ объ этомъ, особенно за болѣе ранній періодъ, почти нѣтъ. Только судя по тому, что еще для 1812 г. M. Culloch приводитъ значительныя цифры пространства подъ клеверомъ, корнеплодами и картофелемъ, можно заключить, что уже въ это время здѣсь господствовалъ плодосмѣнный сѣвооборотъ, частью при плодосмѣнной же, частью при переложной системѣ полеводства (съ значительными выгонами въ пахотныхъ поляхъ въ такъ называемыхъ Grazing Counties). Для періода около середины пятидесятихъ годовъ (вѣроятно, — авторъ не указываетъ періода) находимъ слѣдующія данныя у Poggendorff'a ¹⁾ для Англіи и Валліса вмѣстѣ:

Изъ площади въ 37325 тыс. акр. находится подъ плугомъ 12441,7 тыс. экровъ, а изъ послѣднихъ подъ:

Пшеницей.	Ячменемъ.	Овсомъ.	Рожью.	Бобами, горохомъ и викой.	Картофелемъ.	Хмѣлемъ, льномъ и пр.	Корнеплодами.	Паромъ.
Т ы с я ч ь э к р о в ь .								
3808	2668	1303	74	917	192	30	2554	896

Изъ остальной площади 15212 тыс. экр. считается подъ травой и именно (въ тыс. экровъ) подъ:

Посѣвными травами	Естественными лугами.	Орошаемыми лугами.	Scheep Walks и Downs (бѣдн. овеч. выгоны).
2820	8875	2192	2225

¹⁾ Die Landwirthschaft in England von P. A. Poggendorf, Leipzig 1860 p. 27.

Болѣе полное понятіе о положеніи хозяйствъ Англіи около того-же періода (конца сороковыхъ и начала 50-хъ годовъ, а отчасти и въ болѣе ранній періодъ) даетъ de Lavergne. „Уже въ концѣ XVIII вѣка“, говоритъ de Lavergne (l. c. p. 157), англійское земледѣліе было богаче, чѣмъ наше теперь“ (въ 1853 году французское). „Это удостовѣряють многіе документы и въ томъ числѣ результаты изслѣдованія, произведеннаго Питтомъ для установленія income-tax, а также работы Артура Юнга и сэра Джона Синклера. Питтъ оцѣнивалъ въ 1798 г. всю земельную ренту Англіи и Валлисса въ 25 милл. фунт. стерлинговъ, или 625 милл. франковъ и доходъ фермеровъ въ 18 милл. фунт. стерлинг. или 450 милл. франковъ, что даетъ въ среднемъ 40 фр. ренты и 30 фр. прибыли съ гектара. Весьма сомнительно, чтобы, даже взявъ наиболѣе богатую половину Франціи, можно было получить въ настоящее время (1853 г.) подобный результатъ. Въ ту-же эпоху сельская рабочая плата была 7 шил. 3 пенса въ недѣлю, или 1 фр. 50 сант. за рабочій день, а во многихъ мѣстахъ она доходила до 9 и 10 шил. въ недѣлю, или 2 франковъ въ день. Сомнительно, чтобы сельская рабочая плата была теперь даже въ лучшей половинѣ Франціи такъ высока, а между тѣмъ цѣна пищи была тогда въ Англіи скорѣе ниже, чѣмъ выше, нежели теперь во Франціи. Въ слѣдующее полустолѣтіе, отъ 1800 до 1850 г. населеніе еще разъ удвоилось и производительность земледѣлія слѣдовала почти той-же прогрессіи“ (158).

Во всякомъ случаѣ, слѣдовательно, мы имѣемъ право сказать, что уже до введенія парового транспорта хозяйство велось здѣсь довольно интенсивно, безъ сомнѣнія въ силу не только островного положенія Англіи но и качества ея рѣкъ: „Неоцѣнимое преимущество, которымъ природа снабдила островное царство (Великобританію); замѣчаетъ Poggendorff (l. c. p. 10), — „составляетъ значительное число и особенности теченія его рѣкъ, которыя, не смотря на свою незначительную ширину и часто малую длину, благодаря богатству водой и прекраснымъ устьямъ, обезпечивають возможность прибыльнаго использованія ея богатствъ.“ Благодаря этимъ совершеннымъ путямъ, при изобиліи, сверхъ того, каналовъ (которыхъ по Poggendorff'у считалось въ 50-хъ годахъ

2300 англ. миль при 2100 мил. рѣчного пути), паровой транспортъ внутри страны не могъ вызвать значительнаго измѣненія положенія дѣлъ. Вліяніе-же ускоренія виѣшнихъ сношеній подѣ вліяніемъ введенія пара, какъ транспортной силы, довольно долго задерживалось существованіемъ ввозныхъ пошлинъ на хлѣбъ. Поэтому собственно только съ конца сороковыхъ годовъ, — времени отмѣны этихъ пошлинъ, — могло обнаружиться вліяніе парового транспорта. И дѣйствительно, эта отмѣна вызвала кризисъ въ земледѣліи: но результатомъ кризиса было только новое улучшеніе хозяйствъ, въ смыслѣ увеличенія интенсивности и раціональности ихъ. Объ этомъ de Lavergne сообщаетъ слѣдующее. Первымъ улучшеніемъ, которое было вызвано происшедшимъ кризисомъ (выразившимся въ пониженіи цѣны хлѣба), было распространеніе дренажа, или собственно введеніе новой системы его, т. е. глиняныхъ трубъ въ замѣну открытыхъ или закрытыхъ каменныхъ и фашинныхъ водоотводныхъ канавъ. Второе, — это распространеніе паровыхъ машинъ. „Передъ 1848 годомъ очень немногія фермы имѣли паровую машину“; „можно утверждать“, говоритъ de Lavergne, „что черезъ 10 лѣтъ будутъ составлять исключеніе тѣ, у которыхъ не будетъ паровой машины ¹⁾“. Машины эти служатъ для молотьбы, рѣзки сѣна и корнеплодовъ, дробленія зерна и жмыховъ, поднятія и распредѣленія воды и проч...

Третьимъ улучшеніемъ была замѣна выгоннаго содержанія скота — стойловымъ. „Жалуются, правда, на ухудшеніе качества мяса, получаемаго при такомъ содержаніи, сравнительно съ получавшимся при выгонномъ содержаніи. Но количество, какъ продуктовъ животноводства, такъ и продуктовъ земледѣлія (собственно зерна) должно при этой системѣ возрасти значительно. При пастбищномъ содержаніи, ферма въ 70 гектаровъ при среднихъ условіяхъ будетъ имѣть 30 гект. подѣ естественными лугами и пастбищами, 8 подѣ корнеплодами и бобами, 8 подѣ ячменемъ

¹⁾ Это предсказаніе, конечно, не сбылось и не могло сбыться; авторъ сдѣлалъ его только потому, что не принялъ во вниманіе всѣхъ послѣдствій развитія парового транспорта, особенно вліянія его на хозяйства странъ экстенсивныхъ.

и овсомъ, 16 подъ искусственными лугами (посѣвными травами) и 8 подъ пшеницей. При новой системѣ, доведенной до своихъ крайнихъ предѣловъ (такъ называемыхъ *high farming*), естественные луга должны совершенно исчезнуть и 70 гект. будутъ раздѣлены такъ: 14 подъ корнеплодами или бобами, 14 подъ ячменемъ и овсомъ, 28 подъ искусственными лугами и 14 подъ пшеницей. Пропорція улучшающихъ культуръ къ истощающимъ, которая при прежней системѣ была 58 : 16, будетъ при новой 42 : 28; но эта разница, говорятъ, будетъ болѣе чѣмъ компенсирована массой новаго удобренія, потому что вмѣсто 70 будетъ прокормлено 150 головъ скота и не потеряется ни одного атома навоза.“ Достигается это увеличеніемъ массы корма помощью расширенія культуры корнеплодовъ (турнепса и рутабаги), а также увеличеніемъ урожая этихъ растений и введеніемъ новаго вида райграса, именно итальянскаго райграса, производительность котораго считаютъ, благодаря необыкновенно быстрому росту и возможности взять до 8 укосовъ, необычайно большой. Роскошному росту травъ содѣйствуетъ и введеніе жидкаго удобренія „навозной жижей“ (202). „Благодаря увеличенію навоза, усиленному, къ тому-же, всѣми искусственными туками, которые можно себѣ вообразить, урожай хлѣбовъ можетъ повыситься въ той-же прогрессіи, какъ и увеличеніе продуктовъ животноводства. Средній урожай достигаетъ на почвахъ, культивируемыхъ по новому методу, до 40 гектолитр. пшеницы, 50 ячменя и 60 овса на гектаръ; и такъ какъ въ то-же время площадь, засѣянная хлѣбомъ, сильно возрасла, то общее количество продукта болѣе чѣмъ удвоилось. Это не спекулятивныя вычисленія или гипотезы, „заключаетъ de-Lavergne,“ а факты, реализованные во многихъ пунктахъ Соединеннаго королевства“ (204).

Тѣмъ не менѣе, однако, если принять, что приведенныя выше цифры Poggendorff'a относятся приблизительно къ тому-же періоду, о которомъ говоритъ de-Lavergne, мы должны заключить, что пастбищное или вообще травяное кормленіе въ это время играло все-же еще болѣе значительную роль, чѣмъ кормленіе корнеплодами или даже только стойловое содержаніе. Впрочемъ и самъ de-Lavergne говоритъ: „Безъ сомнѣнія, наиболѣе поражающая особенность британской культуры — это распространенность пастбищъ.

Въ Англіи мало готовятъ сѣна: какъ зимній кормъ особенно требуется искусственный лугъ, корнеплоды и даже злаковыя зерна, (сѣреалес). Съ нѣкотораго времени новыя системы хозяйства стремятся замѣнить посредствомъ содержанія въ хлѣбѣ, даже лѣтомъ, древнюю національную традицію; но это стремленіе, особенно передъ 1848 г., было только исключеніемъ. Почти всеобщій обычай состоитъ въ томъ, чтобы запереть животныхъ сколь возможно менѣе. Три четверти англійскихъ луговъ суть пастбища и такъ какъ и половина посѣвныхъ травъ также служатъ пастбищемъ, особенно во 2-й годъ, и даже турнежи значительной частью потребляются на мѣстѣ овцами и наконецъ и невоздѣланныя земли не могутъ быть использованы иначе, какъ помощью выгона — то слѣд., двѣ трети всей земли посвящены скотоводству“. (57), „Пастба имѣетъ въ глазахъ б. ч. англійскихъ земледѣльцевъ много преимуществъ; она сберегаетъ ручную работу; она благопріятствуетъ, — какъ они думаютъ, по крайней мѣрѣ, — здоровью травоядныхъ; она позволяетъ извлекать выгоду изъ земель, которыя даютъ незначительное количество продукта и современемъ улучшаются помощью скота; она доставляетъ кормъ постоянно возобновляющійся и масса котораго, въ концѣ концовъ, равна, если не больше, полученнаго при помощи косы.“ (Слѣдовало-бы прибавить, что все это имѣетъ мѣсто при англійскихъ условіяхъ). Но и специально относительно high darning de-Lavergne прибавляетъ вслѣдъ за приведеннымъ выше мѣстомъ. (205): „Вся система можетъ быть съ выгодой примѣнена только въ области, наиболѣе благопріятной производству хлѣбовъ, т. е. въ юго восточной части, больше всѣхъ другихъ пострадавшей отъ кризиса. На западѣ и сѣверѣ приходятъ мало по малу почти къ полному уничтоженію культуры хлѣбовъ; такимъ образомъ раздѣленіе труда дѣлаетъ новый шагъ: культура хлѣбовъ распространяется на почвахъ, которыя для этого наиболѣе годны и сокращается на такихъ, которыя для этого наименѣе годны; кажется, что въ общемъ пропорція земли, занятой хлѣбомъ (emplavée), не должна чувствительно измѣниться.“

Нужно сказать, что англійское выгонное хозяйство нельзя считать значительно ниже по интенсивности, чѣмъ хозяйство съ стойловымъ содержаніемъ скота. Это видно, между прочимъ, изъ того,

что говорить de-Lavergne объ англійскихъ выгонахъ. „Тогда какъ наши (французскіе) выгоны обыкновенно заброшены, англійскіе выгоны, на оборотъ, пользуются чрезвычайно старательнымъ уходомъ, а всякій, кто хотя немного изучалъ этотъ родъ культуры, знаетъ, какая огромная разница можетъ существовать между невоздѣланнымъ, дикимъ выгономъ и выгономъ обрабатываемымъ. Можно смѣло утверждать, что 8 миллион. гектаровъ англійскихъ луговъ даютъ въ три раза болѣе корма, чѣмъ наши 4 милл. гектр. луговъ вмѣстѣ съ 6-ю милл. гектар. пара“. „Нигдѣ искусство улучшать луга и пастбища, оздоравливать ихъ помощью отвода воды, оплодотворять помощью орошенія или искусственнаго удобрения, посредствомъ перекапыванія, освобожденія отъ камней, террасованія и улучшеній всякаго рода, — не шло далеко какъ здѣсь; за то и достигнуто размноженіе питательныхъ и уничтоженіе дурныхъ растений; нигдѣ не стѣсняются менѣе расходомъ по устройству и поддержанію (какого либо улучшенія) если считаютъ его полезнымъ. Эта интенсивная заботливость, при благоприятномъ климатѣ произвела дѣйствительно чудеса“ (59). Во всякомъ случаѣ, однако, по значенію въ англійскихъ хозяйствахъ вслѣдъ „за выгонами слѣдуютъ корнеплоды и искусственные луга (посѣвныя травы)“. „Повсемѣстно въ Англіи культивируемые корнеплоды суть картофель и турнепсъ... Характернѣйшій элементъ англійскаго земледѣлія, образующій нѣкоторымъ образомъ основу (pivot) его, это культура рѣпы — турнепса. Эта культура считается у англичанъ наиболѣе вѣрнымъ знакомъ и наиболѣе дѣйствительнымъ средствомъ земледѣльческаго прогресса; вездѣ, гдѣ она вводится и развивается, за нею идетъ богатство. Помощью ея именно древніе ланды преобразованы въ плодородныя земли; наичаще цѣнность фермы измѣряется пространствомъ, которое отводится подъ эту культуру“ (59). Рѣпное поле есть исходная точка норфолькскаго сѣвооборота и успѣхъ послѣдняго — его будущее — зависитъ отъ удаи рѣпнаго поля. Оно не только должно обезпечить послѣдующіе урожаи, позволяя прокормить на стойлѣ извѣстное количество скота, дающаго изобильное удобреніе, не только дать много мяса, молока, шерсти при помощи изобильнаго корма, который оно доставляетъ домашнимъ животнымъ, — но оно же служить и для очищенія поля отъ

сорныхъ травъ, помощью самого произрастающаго растенія и тѣхъ многочисленныхъ обработокъ, которыхъ требуетъ это растеніе. Англійскіе земледѣльцы не щадятъ никакого труда для этого поля. Для него они сберегаютъ почти весь навозъ, его они полютъ наиболѣе тщательно, ему они посвящаютъ наиболѣе заботъ. Турнепсъ требуетъ легкой почвы и влажнаго лѣта, что дѣлаетъ его особенно способнымъ произрастать въ Англіи“ (60). „Конскіе бобы (*féveroles*) выполняютъ ту-же роль (какъ турнепсы) на нѣкоторыхъ земляхъ и вездѣ искусственные луга (посѣвныя травы) дополняютъ систему“ (60). Какъ выводъ изъ всего сказаннаго о кормовыхъ культурахъ *de Lavergne* указываетъ, что „масса навоза пропорціонально въ три или четыре раза болѣе (чѣмъ во Франціи)“ и что „эта масса удобренія считается еще недостаточной. Все, что можетъ увеличить плодородіе земли: кости, кровь, тряпье, жмыхи, отбросы фабрикъ, остатки животныхъ и растений, минералы, содержащіе какой нибудь удобрительный элементъ, какъ гипсъ, известь и проч., тщательно собираются и зарываются въ землю. . . . Гуано, это столь богатое вещество, ввозится цѣлыми грузами на судахъ изъ болѣе отдаленныхъ морей.“ Каждый годъ въ расходахъ каждой фермы фигурируетъ довольно круглая цифра на покупку удобрительныхъ веществъ“ ¹⁾ На столько *de Lavergne*.

Но не одинъ этотъ авторъ, а и другіе также подтверждаютъ что кризисъ 1849 г. не вызвалъ особенно большихъ бѣдъ. Такъ *Mr. Little*, одинъ изъ *assistants commissioners* въ послѣдней англійской комиссіи о положеніи сельскаго хозяйства (*Royal commission on Agriculture*), говоритъ: „Этотъ кризисъ (1848 г.) причиненъ былъ недостаточнымъ урожаемъ при низкихъ цѣнахъ на хлѣбъ, которыя были результатомъ отміны ввозной пошлины. „Это несомнѣнно“,—говоритъ онъ, — „было время очень сильнаго разстройства и раззоренія для многихъ. Въ то время чрезвычайно

¹⁾ Замѣчательно, что еще въ концѣ сороковыхъ годовъ *de Lavergne* нашелъ въ графствѣ Оксфордъ и смежныхъ съ нимъ трехпольное хозяйство (пшеница, овесъ, паръ) на глинистыхъ почвахъ, которыя давали всего 25 фр. ренты, тогда какъ почвы легкія въ то-же время давали до 100 франк. при норфолькскомъ сѣвооборотѣ (р. 261). Чѣмъ объясняется эта нераціональность—изъ текста не видно.

быстро понизилась рента и плата рабочимъ“; но „капиталъ примѣнялся къ улучшенію земли.“ „I. Caird, путешествовавшій по Англіи именно во время этого кризиса, съ спеціальною цѣлью ознакомиться съ состояніемъ сельскаго хозяйства въ странѣ“, пришелъ къ выводу, что „урожай выше урожая въ время Арт. Юнга на 140%, рента на 100%, рабочая плата на 340%“. „Отмена хлѣбныхъ законовъ,—говоритъ К. Марксъ,—дала англійскому земледѣлію ужасный толчекъ. Дренажъ въ широкихъ размѣрахъ, на который была дана за весьма низкій процентъ ссуда изъ государственной казны, новая система кормленія скота и искусственное разведеніе кормовыхъ травъ, введеніе механическихъ аппаратовъ для удобренія, новый способъ обработки глинистой почвы, усиленное употребленіе минеральныхъ удобреній, примѣненіе паровыхъ и всякаго рода другихъ новѣйшихъ машинъ и т. п. — словомъ, болѣе интенсивная обработка вообще характеризуетъ эту эпоху.“ При этомъ, количество запашки съ 1846 по 1865 г. увеличилось на 464 тыс. акровъ, не считая „большихъ пространствъ въ восточныхъ графствахъ превратившихся изъ тощихъ пастбищъ въ роскошныя хлѣбныя поля“ ¹⁾.

§ 4. Такимъ образомъ, все свидѣлствуетъ, что первый кризисъ, вызванный открытіемъ доступа подвозу земледѣльческихъ продуктовъ въ Англію, не былъ ни продолжителенъ, ни силенъ. Земледѣліе не только быстро оправилось, но вслѣдъ за этимъ наступаетъ именно процвѣтаніе его. Первоначально послѣднее было вызвано отчасти случайными причинами, каковы крымская война и открытіе калифорнскихъ золотыхъ рудниковъ; но затѣмъ, главнымъ факторомъ процвѣтанія является именно паровой транспортъ и вызванное имъ необыкновенное оживленіе въ промышленности и, какъ послѣдствіе его, высокія цѣны земледѣльческихъ продуктовъ.

Но дальнѣйшее развитіе сношеній съ экстенсивными странами необходимо должно было повести къ увеличенію подвоза земледѣльческихъ продуктовъ и вмѣстѣ къ пониженію цѣны ихъ. Вызванный

¹⁾ К. Марксъ. Капиталъ (рус. пер.) стр. 583—4. Цитируемъ по Каблукову „Рабочій вопросъ“, откуда взяты и предшествующія указанія о показаніяхъ Little и Caird. (I. с. р. 140—143).

этимъ усиленіемъ подвоза кризисъ былъ несравненно серьезнѣе и, можно сказать, что онъ не закончился вполне и до сихъ поръ. Имъ вызваны были къ жизни нѣсколько комиссій, труды которыхъ мы отчасти уже цитировали. Мы не имѣемъ подлинныхъ отчетовъ этихъ комиссій и пользуемся при сообщеніи слѣдующихъ данныхъ трудами гг. Каблукова и Nasse.

Одно изъ наиболѣе бросающихся въ глаза измѣненій въ земледѣліи Англіи представляетъ превращеніе пашень въ пастбища, которое доказывается слѣдующими цифрами ¹⁾.

Общее пространство земли подъ культурой	Пространство подъ пашней	Пространство пастбищъ	°/о пастб. въ культур. землѣ
в ъ т ы с я ч а х ъ э к р о в ъ			
1867	28896	17760	38,5
1869	30339	17603	41,9
1871	30839	18404 ²⁾	40,3
1873	31103	18187	41,8
1875	31416	18103	42,3
1877	31712	17984	43,2
1879	31976	17809	44,3
1880	32102	17675	44,9
1881	32212	17569	45,4
1882	32313	17492	46,1
1883	32385	17320	46,5
1884	32466	17175	47,1
1885	32544	17202	47,1
1886	32591	17056	47,65

По культурнымъ районамъ, на которые раздѣляютъ обыкновенно Англію, находимъ слѣдующее распределение ³⁾:

¹⁾ Каблуковъ: „Вопросъ о рабочихъ въ сельскомъ хозяйствѣ.“ Москва 1884 г. 26. Только послѣдніе 4 ряда (за 1883 — 1886 гг. взяты у Journal of the Royal agricultural society of England. Second Series. Vol. XXI (1883) г. XX и XXI и в. XXIII (1887) г. XX и XXI.

²⁾ Увеличеніе пашень вследствие измѣненія способа счисления угодій въ 1870 году.

³⁾ Къ сожалѣнію мы не имѣемъ порайонныхъ данныхъ за болѣе поздній періодъ. Эти данныя по Каблукову л. с. р. 35.

	Пашни			Пастбища		
	Тысячъ экровъ			Тысячъ экровъ		
Въ районахъ:	1871 г.	1875	1880	1871	1875	1880
Пастбищномъ	5261	5001	4645	6370	6876	7474
Зерновомъ	2565	2568	2488	659	690	754
Смѣшанномъ	5455	5417	5166	2853	2970	3232

Слѣдовательно, въ ‰-хъ площади 1871 г. это измѣненіе представляетъ въ періодъ 1871—1880 гг.

	Пашни уменьшеніе		Пастбища увеличеніе	
Въ районахъ:	пастбищномъ	11,71‰	17,35‰	
	зерновомъ	3,0 „	14,72 „	
	смѣшанномъ	5,3 „	13,28 „	

Это уменьшеніе площади пашни сопровождалось, по крайней мѣрѣ въ теченіи нѣкотораго времени, абсолютнымъ и относительнымъ (къ пространству пастбищъ) уменьшеніемъ количества скота. Въ подтвержденіе этого г. Каблуковъ приводитъ таблицу (р. 55), изъ которой мы заимствуемъ слѣдующія цифры, дополняя ихъ для послѣднихъ четырехъ лѣтъ, съ 1883 по 1886 г., по цитированному выше источнику. (См. слѣд. стр.).

На основаніи данныхъ, по 1882 годъ г. Каблуковъ выводитъ заключеніе, что обращеніе пашень въ пастбища представляетъ просто упадокъ, а не результатъ разумнаго измѣненія системы хозяйства. Главную опору этому выводу авторъ видитъ въ томъ обстоятельстве, что количество скота уменьшалось (до 1882 г.) и абсолютно и относительно площади выгоновъ, а затѣмъ и въ томъ, что площадь подъ интенсивными кормовыми культурами, каковы корнеплоды—уменьшилась. При этомъ авторъ не признаетъ здѣсь вліянія американской или иной конкуренціи, равно какъ не придаетъ значенія и случайному совпаденію съ разсматриваемымъ періодомъ ряда неурожайныхъ (особенно для хлѣба въ Англіи) годовъ и считаетъ если не единственной, то, все-же, важнѣйшей причиной описанныхъ явленій „рабочій вопросъ“, т. е. отношенія, которыя устанавливаются между рабочими и предпринимателями при капиталистическомъ строѣ и являющееся результатомъ этихъ отношеній положеніе сельскихъ рабочихъ.

Годы:	1867	1868	1870	1873	1874	1877	1880	1882	1883	1884	1885	1886
Крупнаго рогатаго скота тысячъ .	4993	5424	5403	5965	6125	5698	5912	5807	5963	6269	6598	6647
Овецъ „ .	28919	30711	28398	29428	30314	28161	26619	24320	25068	26068	26535	25521
Свиней ¹⁾ „ .	„	„	„	„	„	„	„	2510	2618	2584	2403	2221
Лошадей занятыхъ въ земледѣліи тысячъ	„	„	1267	1276	1312	1389	1421	1414	1411	1414	1409	1425
Пастбищъ тысячъ экровъ	11136	12136	12073	12916	13178	13728	14427	14821	15065	15291	15342	15535
На 100 экровъ пастбищъ при- ходится головъ:												
Крупнаго рогатаго скота	45	44	44	46	46	42	41	39	39,6	41	43	42,8
Овецъ	259	253	235	227	230	205	184	164	166,4	170	172,9	164,3

¹⁾ Этотъ рядъ введенъ нами по Journ. of the royal agric. society. I. с.

Не отрицая важности указанного г. Каблукowym фактора (особенно для Англіи), мы думаемъ, все-же, что онъ преувеличилъ его значеніе, игнорируя всѣ остальные временныя причины, вліявшія въ томъ-же направленіи. Такъ, уже сдѣланныя нами дополненія въ его послѣдней таблицѣ (данныя за 1883—1886 гг.) показываютъ, что заключеніе о систематическомъ уменьшеніи количества скота по меньшей мѣрѣ преждевременно. Мы видимъ, что вслѣдъ за тѣмъ годомъ, на которомъ остановилось изслѣдованіе г. Каблукова, начинается повышеніе не только абсолютнаго, но и относительнаго количества скота и особенно поразительно абсолютное увеличеніе крупнаго рогатаго скота, цифра котораго въ 1884 году превзошла самыя крупныя цифры предъидущихъ годовъ и въ слѣдующіе годы продолжаетъ повышаться, хотя въ послѣдній годъ относительно пространства пастбищъ падаетъ, но очень незначительно. И по другимъ отраслямъ скотоводства, кромѣ свиней, произошло также, хотя не столь значительное, увеличеніе, сравнительно съ 1882 годомъ. Овцы, правда, въ послѣдній годъ (1886) показываютъ новое уменьшеніе въ числѣ, но это обстоятельство, какъ и вообще болѣе сильныя колебанія въ числѣ головъ этого скота, можетъ быть, объяснимо предположеніемъ, что эти колебанія зависятъ отъ того, какое количество ко времени собиранія свѣдѣній поступило на бойни ¹⁾. Кромѣ того, тѣ временныя и случайныя причины, которыя игнорируетъ г. Каблукowъ, не могли остаться безъ вліянія на происходившія измѣненія. Такъ, цѣлый рядъ неурожайныхъ годовъ (1875, 1876, 1877, 1879, 1880, 1881), выпавшихъ на вторую половину 70-хъ и начало 80-хъ годовъ, конечно, не могъ не повліять на сокращеніе запашки. Неурожай эти были при томъ совершенно исключительные: Caird взялъ рядъ наихудшихъ урожаевъ періода 1850—70 г. (годы 1853, 55, 59, 60 и 61) и нашелъ, что средній урожай пшеницы въ эти годы

¹⁾ Впрочемъ въ 1886 г. и ввозъ живыхъ овецъ, упавшій въ теченіе предшествовавшихъ 3 лѣтъ съ 1116 тыс. до 751 тыс., поднимается до 1039 тыс. головъ; увеличивается также и ввозъ баранины, хотя менѣе значительно, чѣмъ ввозъ живыхъ овецъ, и цѣна баранины падаетъ на 17% (Journ. of the agric. soc. v. XXIII р. XXIII и XXIV); эти обстоятельства и могли повести къ уменьшенію числа овецъ.

былъ 24 бушеля на акръ, тогда какъ въ худшихъ по урожаю годахъ послѣдняго періода цифра эта составляла 19 буш.; годъ-же 1879 считается худшимъ по урожаю въ теченіи всего настоящаго столѣтія. По отношенію-же къ скотоводству имѣли вліяніе два обстоятельства: во 1-хъ: дожди во время уборки такъ портили сѣно, что оно теряло свою питательность, а во 2-хъ, на тотъ-же періодъ падаютъ гибельныя эпизоотіи, „которыя во многихъ овечьихъ стадахъ произвели ужасныя опустошенія“ ¹⁾. Уменьшеніе скотоводства — по крайней мѣрѣ въ такомъ размѣрѣ, чтобы уменьшилось отношеніе его къ площади выгоновъ, — могло произойти только при очень значительномъ сокращеніи площади или урожаявъ воздѣлываемыхъ на пашнѣ кормовъ и при пониженіи цѣны главныхъ продуктовъ скотоводства. Между тѣмъ, ни того, ни другого не произошло въ указанный періодъ. Правда, культура корнеплодовъ нѣсколько, — но все-же незначительно, — уменьшилась, но за то цѣны даже возрасли. Такъ Lefevre вычисляетъ слѣдующія среднія цѣны для лондонскаго рынка за 8 фунтовъ (Nasse, l. c. p. 144).

Годы	Говядины	Баранины
1863—68	4 шилл. 4 пенс.	5 шилл. 1 пенс.
1869—74	4 „ 11 „	5 „ 3 1/2
1875—80	5 „ 2 3/4	6 „ 3 1/4

Такое-же повышеніе цѣнъ, — прибавляетъ Nasse, — имѣло мѣсто относительно свѣжаго масла и молока, и только „въ сорта соленого и копченнаго мяса ²⁾ и сыра показываютъ ясное пониженіе цѣнъ“. Но даже и относительно сыра утверждаютъ, что американскій сыръ не выдерживаетъ конкуренціи съ англійскимъ и что потребители, соблазнившись сначала дешевизной перваго, затѣмъ снова обратились къ послѣднему. Словомъ, расширеніе скотоводства

¹⁾ Nasse. Agrariv. u landw. Zust. p. 142. Фактъ пониженія урожаявъ приведенъ и г. Каблуковымъ, тогда какъ фактъ эпизоотій не упомянутъ имъ, хотя онъ пользовался тѣми же источниками, какъ Nasse. Пониженіе урожаявъ г. Каблуковъ, на основаніи показаній нѣкоторыхъ свидѣтелей, считаетъ возможнымъ приписать истощенію почвы съ одной стороны и дурной обработкѣ, вслѣдствіе недостатка рабочихъ, — съ другой.

²⁾ Къ этому сорту мяса принадлежатъ главнымъ образомъ продукты свиноводства и потому число свиней, какъ видно изъ таблицы, убываетъ наиболее рѣзко и безостановочно.

при данныхъ рыночныхъ условіяхъ должно было идти по меньшей мѣрѣ параллельно расширенію выгоновъ. Если этого не происходило въ теченіи нѣкотораго періода, то это, — кромѣ естественнаго при крутомъ измѣненіи системы крушенія нѣкоторой части хозяйствъ, — объясняется главнымъ образомъ господствовавшими болѣзнями и неурожаями или дурнымъ качествомъ урожая кормовъ. „Рабочій вопросъ“ могъ имѣть здѣсь значеніе только по столько, по скольку недостатокъ въ рабочихъ силахъ вызывалъ необходимость сокращенія въ воздѣлываніи интенсивныхъ кормовъ (корнеплодовъ)¹⁾, но не могъ препятствовать расширенію пастбищнаго скота. Главное затрудненіе по отношенію къ сельскимъ рабочимъ состоитъ именно въ томъ, что сельско-хозяйственной предприниматель не можетъ, въ противоположность фабриканту, доставить своимъ рабочимъ постоянныхъ занятій и это особенно относится къ рабочимъ, занятымъ при уходѣ за такими растеніями, каковы корнеплоды, да и вообще по воздѣлываемымъ на пашнѣ. Совсѣмъ иное дѣло по отношенію рабочихъ при скотѣ: здѣсь работа повторяется изо дня въ день, а потому работы эти поручаются постояннымъ рабочимъ, въ противоположность полевымъ работамъ, которыя исполняются въ большей своей части поденными или вообще не постоянными рабочими. По отношенію къ послѣднимъ является недостатокъ вездѣ, гдѣ, при развитой промышленности, отсутствуетъ значительный классъ мелкихъ земледѣльцевъ, которыхъ собственныя хозяйства не на столько обширны, чтобы все время ихъ и ихъ семействъ поглощалось работами въ нихъ. Отсутствие этого именно класса и вынуждаетъ, — въ числѣ другихъ причинъ, — англійскихъ хозяевъ сокращать не только воздѣлываніе хлѣбовъ, но и воздѣлываніе корнеплодовъ. Происходящій подъ вліяніемъ этихъ обстоятельствъ переходъ къ пастбищному хозяйству, если и не всегда (какъ указываетъ Nasse), представляетъ переходъ къ болѣе экстенсивному хозяйству, то онъ, во всякомъ случаѣ, всегда

¹⁾ Происходитъ сокращеніе культуры именно только корнеплодовъ, а не вообще кормовъ, ибо и въ среднемъ за 1867—70 гг. пространство подъ кормовыми культурами въ сѣвооборотѣ было 3690 тыс. гектаровъ, а въ 1882 году оно 3916 тыс. гектаровъ или на 6,13% больше (Stat. agricole de la France 1882 p. 172).

обозначаетъ пониженіе ренты, которое и происходитъ въ настоящее время въ Англіи. Ниже, говоря о рентѣ, мы увидимъ, что и ради нея промышленныя страны, какъ Англія, должны увеличить интенсивность прилагаемаго въ земледѣліи труда, а это наилучшимъ образомъ достигается участіемъ работника въ прибыляхъ предпріятія. Потому, можетъ быть, указанныя г. Каблуковымъ затрудненія, испытываемыя англійскими хозяевами по отношенію къ вопросу о рабочихъ, поведутъ къ такому измѣненію хозяйствъ, при которыхъ рабочій получитъ участіе въ прибыли предпріятія, что можетъ совершиться, напр., путемъ измѣненія величины хозяйствъ. Констатируемое вышеприведенными цифрами увеличеніе количества лошадей, занятыхъ въ земледѣліи, даетъ нѣкоторое право заключить, что такой процессъ отчасти уже совершается.

§ 5. Прежде чѣмъ перейти къ вопросу, что означаютъ и насколько соотвѣтствуютъ требованіямъ рациональности констатируемыя измѣненія въ англійскихъ хозяйствахъ, замѣтимъ, что для послѣдняго періода мы могли-бы взять въ примѣръ измѣненій, происходящихъ въ хозяйствахъ интенсивныхъ странъ, не только Англію, но и Францію и еще болѣе Бельгію, или нѣкоторыя области Германіи, какъ напр. Саксонію. Всѣ эти страны къ этому времени приняли уже въ большей или меньшей степени характеръ интенсивныхъ. Поэтому всего вѣрнѣе было-бы сопоставить измѣненія, происшедшія въ каждой изъ этихъ странъ. Но, подробное изслѣдованіе этихъ измѣненій потребовало бы весьма сложной работы и потому мы ограничимся немногими данными, сообщаемыми объ этомъ въ нѣсколько разъ уже цитированномъ описаніи послѣдней французской Enquête. Напомнимъ, что по вышеприведеннымъ даннымъ о Франціи и здѣсь произошло, въ періодъ 1862—82 гг., нѣкоторое уменьшеніе площади подъ злаковыми хлѣбами; но здѣсь уменьшеніе это несравненно менѣе, чѣмъ въ Англіи (Соединенномъ Королевствѣ); въ послѣдней оно составляло къ 1882 году сравнительно съ среднимъ за 1867—70 гг.—8,47%, а во Франціи, за 20 лѣтъ 1862—1882 гг. только 3,36% площади 1862 года. Въ то же время и характеръ измѣненій въ другихъ культурахъ во Франціи существенно иной, чѣмъ въ Соединенномъ Королевствѣ: въ послѣднемъ за указанный періодъ происходитъ уменьшеніе по

всѣмъ перечисленнымъ въ Enquête группамъ за исключеніемъ „cultures fourragères, racines et prairies artificielles“, да и въ послѣдней, — какъ видно изъ данныхъ г. Каблукова и цитированныхъ выше данныхъ Journal of Royal agricultural society, — увеличеніе происходитъ на счетъ травъ, такъ какъ площадь подъ корнеплодами уменьшается. Во Франціи только еще одна группа, — „промышленныя растенія кромѣ свеклы“, показываетъ уменьшеніе, которое, при томъ, на $\frac{5}{7}$ компенсируется увеличеніемъ площади подъ свеклой и картофелемъ, а въ остальной части почти сполна увеличеніемъ огородныхъ культуръ. Вообще говоря, измѣненія, происходящія во Франціи, можно характеризовать какъ увеличеніе площади подъ интенсивными культурами: такъ, площадь подъ картофелемъ возрасла на 8,33%, подъ незлаковыми пищевыми растеніями и огородными культурами на 7,79%, подъ кормовыми корнеплодами и однолѣтними травами даже на 188,08%, при чемъ, какъ показано ранѣе, главное увеличеніе въ послѣдней группѣ принадлежитъ именно болѣе интенсивной культурѣ — корнеплодовъ. (Ср. табл. на стр. 452 — 3).

Изъ другихъ странъ имѣются данныя въ нашемъ источникѣ только о Бельгіи и Германіи и объ эти страны по характеру измѣненій стоятъ ближе къ Франціи, чѣмъ къ Англіи, при чемъ Бельгія занимаетъ мѣсто между Англіей и Франціей, а Германія стоитъ, такъ сказать, по другую сторону ряда, склоняясь болѣе въ сторону экстенсивныхъ странъ (впрочемъ о Германіи данныя взяты за слишкомъ короткій срокъ — пятилѣтіе 1878 — 83 гг.). Въ Бельгіи между 1866 — 1880 гг. произошло уменьшеніе площади: подъ хлѣбами на 3,35% (подобно Франціи), подъ зерновыми незлаковыми растеніями — на 12,29% (подобно Англіи, гдѣ уменьшеніе достигаетъ 21,67%) о подъ промышленными растеніями на 15,86%; за то подъ всѣми остальными культурами происходило значительное увеличеніе площади и именно: подъ кормомъ и корнеплодами (кормовыми) на 12,41%, подъ картофелемъ на 16,41%, подъ садами и огородами на 6,41%. Въ Германіи, кромѣ „промышленныхъ растеній безъ свеклы“, — показываетъ нѣкоторое уменьшеніе культура кормовъ (на 1,78%), но всѣ остальные за тѣмъ культуры, включительно съ хлѣбами, показываютъ большее или меньшее уве-

личеніе, такъ что и вся площадь пашни увеличивается въ теченіи незначительнаго періода въ 5 лѣтъ на 178 тыс. гектаровъ или 0,69% (въ остальныхъ странахъ вездѣ уменьшеніе: въ Англіи на 3,78%, во Франціи 2,07% и въ Бельгіи 0,85%).

Эти данныя до нѣкоторой степени освѣщаютъ намъ, какія измѣненія въ хозяйствѣ Англіи мы должны признать выраженіемъ вліянія парового транспорта на хозяйства интенсивныхъ странъ вообще и какія, наоборотъ, такими, которыя обусловлены чисто мѣстными или временными причинами. Такъ, оставляя въ сторонѣ довольно рѣзко отступающую Германію, — мы находимъ во всѣхъ трехъ остальныхъ странахъ нѣкоторое уменьшеніе площади пашни, часть которой обращена въ большей части случаевъ, вѣроятно, въ постоянные луга (для Франціи увеличеніе послѣднихъ въ періодъ 1862—1882 г. почти совершенно равно уменьшенію пашни) или выгоны (Англія); при этомъ, главное уменьшеніе приходится вездѣ на культуру зерновыхъ хлѣбовъ, тогда какъ другія растенія только въ Англіи показываютъ замѣтное уменьшеніе, большею-же частью наблюдаемъ, на оборотъ, увеличеніе площади подъ болѣе интенсивными культурами вообще (исключая промышленныя растенія) и въ частности особенно подъ болѣе интенсивными кормовыми растеніями (корнеплодами). Такимъ образомъ, замѣчаемое въ Англіи уменьшеніе воздѣлыванія кормовыхъ корнеплодовъ — есть чисто англійская особенность, зависящая, можетъ быть, отъ тѣхъ отношеній къ рабчимъ, которыя сложились здѣсь, или отъ формы землевладѣнія и величины хозяйствъ.

§ 6. Въ виду сказаннаго, мы должны считать результатомъ вліянія парового транспорта на земледѣліе странъ интенсивныхъ — прежде всего уменьшеніе воздѣлыванія зерновыхъ хлѣбовъ и стремленіе къ расширенію скотоводства. Этотъ результатъ не можетъ считаться неожиданнымъ: совершенно ясно, что если въ странахъ экстенсивныхъ наиболее легко расширить производство зерна и этотъ продуктъ, какъ массовый и легко сохраняемый, наиболее легко и дешево можетъ быть транспортируемъ по современнымъ путямъ сообщенія, то именно воздѣлываніе этого продукта должно прежде всего сократиться въ странахъ интенсивныхъ. И обратно: продукты животноводства не могутъ быть доставляемы изъ странъ

экстенсивныхъ такъ дешево, ибо, во 1-хъ, масса ихъ значительно меньше, во 2-хъ, они подвергаются быстрой порчѣ и требуютъ, поэтому, и болѣе быстрой, — а потому — всегда болѣе дорогой, перевозки, которая удорожается еще необходимостью специальныхъ приспособленій въ большинствѣ случаевъ, а потому уже (помимо другихъ, ранѣе указанныхъ причинъ частью временнаго характера — какъ качество скота) — эти продукты должны производиться въ наибольшей близости къ мѣстамъ ихъ массоваго потребленія, каковыми для продуктовъ животноводства являются именно интенсивныя страны съ ихъ значительнымъ городскимъ населеніемъ.

Фактъ, что городское населеніе потребляетъ гораздо болѣе мяса (а можетъ быть и вообще продуктовъ животноводства), извѣстенъ давно, хотя до сихъ поръ онъ не имѣетъ еще рациональнаго объясненія ¹⁾. Этотъ фактъ наиболѣе точно констатируется по французскимъ даннымъ. Здѣсь въ 1882 г. (*Statist. agric. p. 263*) потребленіе мяса въ городахъ съ населеніемъ свыше 10 тыс составляло 64,6 килогр. въ годъ на голову населенія, тогда какъ на голову сельскаго населенія приходилось почти ровно втрое меньше (21,89 килограм.); въ Парижѣ же потребленіе достигаетъ даже 79,31 килогр. на человѣка. При этомъ разниа въ мясной пищѣ сельскаго и городского населенія заключается еще и въ томъ, что почти половину мяса, потребляемаго сельскимъ населеніемъ, составляетъ свинина, тогда какъ въ пищѣ городского населенія послѣдняя не достигаетъ $\frac{1}{6}$ всего потребленнаго мяса. Но, кромѣ того,

¹⁾ Можетъ быть позволительно высказать здѣсь догадку, что объясненія этого факта слѣдуетъ искать въ характерѣ занятій городского населенія, и на первомъ мѣстѣ, — въ болѣе интенсивности труда городского (фабричнаго) рабочаго, сравнительно съ рабочимъ земледѣльческимъ. Единица вѣса мяса, принятая организмомъ, сообщаетъ послѣднему несравненно болѣе рабочей энергіи, чѣмъ единица хлѣба, не только потому, что по химическому составу способна дать большее количество калорій или болѣе механической энергіи, но еще и потому, что на перевариваніе ея организмъ тратитъ несравненно менѣе энергіи, чѣмъ на перевариваніе и усвоеніе единицы хлѣба или другого растительнаго продукта. Поэтому при мясной пищѣ человѣкъ можетъ работать болѣе интенсивно, т. е. расходовать въ день болѣе трудовой энергіи, чѣмъ при пищѣ растительной. Нѣкоторое подтвержденіе высказываемой здѣсь догадки даютъ Соединенные Штаты, гдѣ, какъ извѣстно, потребленіе мяса среди земледѣльческаго населенія чрезвычайно велико, но и работа его необыкновенно интенсивна.

статистика показывает значительный ростъ потребления мяса вообще (вездѣ мы говоримъ только о свѣжемъ, не соленомъ и не копченомъ или иначе какъ консервированномъ мясѣ); нашъ источникъ резюмируетъ этотъ ростъ потребления для Франціи слѣдующимъ образомъ. Потреблено на голову населенія:

	въ 1862 г.	въ 1882 г.	Увеличеніе
Парижъ.	66,65 килогр.	79,31 кил.	12,66 кил.
Другіе города . . .	50,00 „	58,87 „	8,87 „
Среднее для городовъ.	53,60 „	64,60 „	11,00 „
Сельское населеніе .	18,57 „	21,89 „	3,32 „
Вся Франція	25,92 „	33,05 „	7,13 „

Совершенно естественно поэтому, что происходитъ увеличеніе площади подъ кормомъ для скота и тѣмъ въ большей мѣрѣ, чѣмъ болѣе естественныя условія благоприятствуютъ этому, и чѣмъ развитѣе сношенія страны съ другими странами, чѣмъ легче, — слѣдовательно, — добывать со стороны зерновой хлѣбъ. Потому въ Англіи процессъ обращенія пашень изъ подъ зерновыхъ культуръ подъ кормовыя пространства долженъ идти энергичнѣе, чѣмъ во Франціи, гдѣ — (не говоря уже о пошлинахъ на хлѣбъ) — самый климатъ въ значительной части страны мало благоприятствуетъ культурѣ кормовъ — особенно травъ. Но удобство сношеній съ другими странами можетъ въ нѣкоторой мѣрѣ служить и препятствіемъ увеличенію мѣстнаго скотоводства, благоприятствуя ввозу продуктовъ скотоводства извнѣ. Такъ, для Англіи нашъ источникъ высчитываетъ увеличеніе ввоза мяса за періодъ 1851 — 83 гг. въ 916⁰/₀, тогда какъ потребление мѣстнаго мяса возрасло менѣе чѣмъ на 20⁰/₀; для Франціи же ввозное мясо играетъ ничтожную роль и возрастаніе его хотя и происходитъ, но идетъ относительно медленно и съ весьма сильными отступленіями по отдѣльнымъ годамъ.

§ 7. Но если интенсивныя страны обращаютъ пашню въ пастбища или вообще замѣняютъ культуру зерновыхъ хлѣбовъ культурой кормовыхъ растений, то не значитъ-ли это, что эти районы обратятся современемъ, подъ вліяніемъ ввоза зерна, въ страны, производящія исключительно продукты животноводства, въ районы хотя и не дикаго, но все-же исключительнаго скотоводства? На этотъ вопросъ слѣдуетъ отвѣтить во всякомъ случаѣ отрица-

тельно, поскольку дѣло идетъ, по крайней мѣрѣ, объ интенсивныхъ странахъ вообще, а не отдѣльныхъ областяхъ или отдѣльныхъ хозяйствахъ, имѣющихъ исключительно благопріятныя для скотоводства условія.

Дѣло въ томъ, что хозяйство, основанное исключительно на скотоводствѣ, точно также въ большинствѣ случаевъ нельзя считать рациональнымъ, какъ и хозяйство, основанное исключительно на производствѣ зерновыхъ хлѣбовъ. Во 1-хъ, едва-ли возможно, по крайней мѣрѣ при настоящемъ состояніи земледѣльческой техники, использовать надлежащимъ образомъ всѣ отбросы скотоводства, — спеціально навозъ, — культивируя одни кормовыя растенія. Конечно, кормовымъ можетъ быть сдѣлано всякое растеніе, и теперь уже многія или даже большая часть нашихъ хлѣбныхъ злаковъ культивируется нерѣдко спеціально для корма (рожь и ячмень на зеленый кормъ, не говоря объ овсѣ). Тѣмъ не менѣе, неудобства такого сѣвооборота, въ которомъ совершенно исключены всякія зерновыя (злаковыя или незлаковыя, но, во всякомъ случаѣ прямо продажныя, не идущія въ кормъ скоту) растенія — существуютъ. При этомъ условіи, употребляя весь навозъ постоянно на удобреніе и скармливая всѣ получаемые продукты, мы непременно будемъ достигать все большаго обогащенія почвы азотомъ, разъ только въ числѣ растеній, идущихъ въ кормъ, будутъ находиться, такъ называемые, азотособиратели (бобовыя на первомъ мѣстѣ). Избѣжать-же этихъ растеній, доставляющихъ въ настоящее время въ большей части случаевъ, если не наибольшую массу, то, все-же, очень значительный процентъ всей массы корма — еще менѣе возможно, чѣмъ избѣжать воздѣлыванія зерновыхъ растеній, тѣмъ болѣе, что они являются въ значительномъ числѣ даже на естественныхъ лугахъ. Но обогащеніе азотомъ, будучи полезно до известной степени для многихъ изъ числа кормовыхъ растеній (корнеплоды), становится, — разъ этотъ предѣлъ перейденъ — прямо вреднымъ. Такъ, въ опытахъ Lawes'a обнаружилось, что земли, постоянно удобряемыя сильно селитрой, становятся настолько влажными, что съ трудомъ могутъ быть обрабатываемы ¹⁾. А въдѣ

¹⁾ Behrend. Resultate der hauptsächlichsten v. Lawes ausgeführten Versuche. (Landw. Jahrbüch. B. X (1881).

всякій азотистый тукъ, внесенный въ почву, въ концѣ концовъ даетъ азотнокислыя соединенія. Здѣсь же рискъ такого пересыщенія почвы азотистыми соединеніями и безъ того существуетъ, такъ какъ скотоводство здѣсь должно вестись интенсивно, т. е. кормъ долженъ быть не только изобилень, но и богатъ бѣлками, который въ данномъ случаѣ выгоднѣе всего добывается изъ концентрированного корма, получаемого въ видѣ зерна или отбросовъ техническихъ производствъ (жмыхи) изъ странъ экстенсивныхъ. Интенсивность же веденія дѣла обуславливается здѣсь, на первомъ мѣстѣ, качествомъ продукта, котораго требуетъ рынокъ и выгоднымъ количествомъ этого продукта. Нельзя получить вкуснаго и сочнаго мяса отъ кормленнаго однимъ сѣномъ быка; равно нельзя получить достаточно вкуснаго молока и масла отъ кормленой соломой или корнеплодами коровы; да если-бы въ томъ и другомъ случаѣ вкусъ удовлетворялъ требованіямъ рынка, то все-же экстенсивное кормленіе оказалось-бы нераціональнымъ, потому что количество продукта было-бы несоотвѣстственно мало. Въ числѣ правилъ раціональности слѣдуетъ поставить, между прочимъ, и такое: продуктъ, сбытъ котораго выгоденъ, долженъ производиться въ возможно большемъ количествѣ. Можно, конечно, сказать, что увеличеніе интенсивности, — въ данномъ случаѣ, улучшеніе кормленія, — окажется убыточнымъ, влѣдствіе того, что повыситъ стоимость производства продукта. Но мы уже многократно указывали, что мнимый законъ о повышеніи стоимости производства съ повышеніемъ интенсивности, по меньшей мѣрѣ, нельзя считать доказаннымъ. Конечно, это не значитъ, что можно повышать интенсивность *ad infinitum*. Но это значитъ, что при раціональномъ повышеніи интенсивности стоимость производства (сумма авансированнаго на производство капитала) скорѣе уменьшается, чѣмъ увеличивается. Но и цѣнность продукта (авансированный капиталъ + прибавочная цѣнность) не должна слишкомъ повышаться или даже должна повышаться еще менѣе, чѣмъ сумма авансированнаго капитала. Дѣйствительно, было показано, что современные пути сообщенія содѣйствуютъ обращенію товаровъ по цѣнности и что преимущество той или другой страны, по отношенію къ производству того или иного вида товара, состоитъ именно въ томъ, что товаръ этотъ производится здѣсь съ меньшей

затратой трудовой энергии, чѣмъ въ другихъ странахъ. При существующихъ транспортныхъ условіяхъ экстенсивныя страны только потому не могутъ поставлять на рынки интенсивныхъ странъ продукты животноводства (по крайней мѣрѣ многіе), что цѣнность производства этихъ продуктовъ здѣсь, сложенная съ цѣнностью доставки, превосходитъ цѣнность производства тѣхъ-же продуктовъ въ странахъ интенсивныхъ. Въ послѣднихъ, слѣдовательно, цѣнность производства можетъ быть выше цѣнности въ экстенсивныхъ странахъ на сумму стоимости транспорта, но не болѣе; разъ этотъ предѣлъ будетъ перейденъ или даже только сполна достигнутъ, для экстенсивныхъ странъ сдѣлается возможно доставлять эти продукты по низшей цѣнѣ, чѣмъ та, которая представляетъ цѣнность продукта для странъ интенсивныхъ.

Такимъ образомъ, для интенсивныхъ странъ возникаетъ дилемма: производить продукты животноводства такого рода и качества и такой цѣнности, чтобы страны экстенсивныя не могли доставлять ихъ той-же цѣнности или качества на рынки интенсивной страны. Эта дилемма, при условіяхъ интенсивныхъ странъ, — изъ коихъ повелѣвающими является требованіе продукта высокаго качества, — можетъ быть рѣшена только тщательностью производства, т. е. высокой интенсивностью (главнымъ образомъ вслѣдствіе приложенія значительнаго количества труда). Но, одновременно необходимо получить значительное количество продукта съ единицы площади или съ каждаго экземпляра эксплуатируемаго скота этимъ достигается возможность получить высшій результатъ по качеству продукта, при относительно меньшей затратѣ трудовой энергии, т. е. при меньшей цѣнности единицы продукта. Но, разъ интенсивность хозяйства здѣсь обязательна, то необходимо является и вышеуказанное накопленіе въ почвѣ огромнаго количества неиспользованныхъ запасовъ азотистой пищи растений, и вотъ это-то накопленіе сдѣлаетъ необходимымъ введеніе, хотя и относительно незначительнаго количества зерновыхъ хлѣбовъ или вообще прямо продажныхъ растений. Вмѣстѣ съ тѣмъ это же изобиліе запаса питательныхъ для растений веществъ въ почвѣ сдѣлаетъ, безъ сомнѣнія, и выгоднымъ такое введеніе означенныхъ культуръ. Напомнимъ только, что среднія цифры урожаевъ, получаемыхъ согласно вышеприведен-

ной цитатѣ изъ de Laverne'a при high farming съ стойловымъ содержаніемъ, превышаютъ даже средніе урожаи въ Англіи въ настоящее время отъ $\frac{1}{3}$ до $\frac{1}{2}$, т. е. относятся къ теперешнимъ какъ 4:3 или 3:2. Потому, если при современныхъ цѣнахъ и урожаяхъ производство зерна невыгодно, то при этихъ, повышенныхъ значительно урожаяхъ оно можетъ сдѣлаться, даже и при существующихъ цѣнахъ, выгоднымъ.

Но, во 2-хъ, еще болѣе важно то, что хозяйства странъ интенсивныхъ должны быть не только интенсивны, но и рациональны, а мы выше уже указали, что основнымъ условіемъ рациональности, особенно при современныхъ транспортныхъ условіяхъ, является разнообразіе культуръ, которымъ, такъ сказать, страхуется доходъ, ибо чѣмъ разнообразнѣе требованія культурныхъ растений, тѣмъ меньше риска потерять весь урожай отъ какихъ нибудь неблагоприятныхъ случайностей погоды; при скотоводствѣ же рискъ еще больше, ибо можетъ быть потерянь не только урожай и, слѣдовательно, авансированный для годового производства капиталъ, но и важнѣйшая часть основного капитала — самый скотъ. Кормовыя растенія въ огромномъ большинствѣ (если это не зерновыя злаковыя, какъ кукуруза) предъявляютъ одинаковыя требованія по отношенію къ погодѣ (требуютъ относительно много влаги) и, въ силу этого, культура однихъ только кормовъ представляетъ значительный рискъ, который, разумѣется, тѣмъ больше, чѣмъ чаще можно ожидать неблагоприятной погоды, напр. засухи. Потому и въ видахъ рациональности необходимо ввести въ культуру или удержать нѣкоторое количество зерновыхъ или вообще прямо продажныхъ растений. Во многихъ случаяхъ такими растеніями будутъ, вѣроятно, не зерновыя хлѣба, а техническія или огородныя растенія, которыя по характеру продукта — малой транспортабельности — стоятъ рядомъ съ произведеніями животноводства интенсивныхъ странъ. Замѣтимъ, что вышеприведенныя статистическія данныя далеко не въ такой степени противорѣчатъ нашимъ выводамъ, какъ это можетъ показаться съ перваго взгляда. Такъ, сокращеніе площади воздѣлыванія даже въ Англіи простирается далеко неравномѣрно на разные роды хлѣбовъ: въ пятилѣтіе 1882 — 1886 гг. площадь подъ пшеницей уменьшилась съ 3004 тыс. экр. (въ Вели-

кобританіи) до 2286 тыс. экр., т. е. на 23,9⁰/₀; площадь-же подъ ячменемъ только съ 2255 тыс. экр. до 2241 тыс. экр., т. е. на 0,62⁰/₀; (площадь подъ овсомъ — даже возрасла съ 2834 тыс. до 3082 тыс. экр., т. е. на 8,7⁰/₀; но этотъ злакъ, какъ извѣстно, представляетъ кормъ, потому расширеніе его культуры не имѣетъ значенія для нашей цѣли) ¹⁾. Сверхъ того, всѣ эти статистическія данныя относятся къ исключительному періоду, — наиболѣе сильнаго развитія кризиса, — потому не могутъ служить указаніемъ относительно того, какой видъ приметъ земледѣльческое хозяйство Англіи, когда исчезнутъ временныя, исключительно благопріятныя для подвоза хлѣба изъ экстенсивныхъ странъ (высокіе урожаи при огромныхъ распахкахъ новинныхъ, очень богатыхъ и плодородныхъ земель) и совершенно неблагопріятныя интенсивнымъ странамъ условія (рядъ неурожайныхъ годовъ). Къ тому-же, Англія представляетъ особыя условія, — такъ какъ климатъ ея особенно благопріятствуетъ скотоводству и, наоборотъ, въ высокой степени неблагопріятенъ производству зерна. Однако и здѣсь, разумѣется, распредѣленіе влаги далеко неравномѣрно: юговосточная часть Англіи — собственно издавна считается страной зернового хозяйства, вслѣдствіе значительно меньшаго количества здѣсь атмосферныхъ осадковъ, сравнительно съ западной и даже центральной частью страны. Поэтому, здѣсь именно слѣдуетъ ожидать сохраненія культуры зерновыхъ хлѣбовъ, хотя и при нѣкоторомъ уменьшеніи площади подъ ними. Какъ видно изъ вышеприведенныхъ данныхъ по районамъ, именно въ зерновомъ районѣ сокращеніе площади пашни наименьшее.

Наконецъ, хотя для всѣхъ интенсивныхъ странъ въ большей или меньшей мѣрѣ обязательенъ переходъ къ болѣе сильному развитію скотоводства, — на первомъ мѣстѣ мясного и молочнаго, — но, вмѣстѣ съ тѣмъ, теперь въ гораздо болѣе высокой мѣрѣ, чѣмъ прежде, можетъ обнаружить свое вліяніе климатъ: прежде каждая страна вынуждена была производить всѣ необходимыя ей продукты, хотя бы по климатическимъ условіямъ для нея несравненно удобнѣе и выгоднѣе было производство иныхъ продуктовъ; теперь такое стремленіе во чтобы то ни стало удовлетворять свои потребности про-

¹⁾ Journal of the Royal agricultural society v. XXI и XXIII (1885 и 1887) р. XX и XXI.

дуктами туземнаго производства или, тѣмъ болѣе, продуктами собственнаго хозяйства, гдѣ такое стремленіе еще существуетъ, доказываетъ только нерациональность веденія дѣла ¹⁾).

§ 8. Почти нѣтъ надобности прибавлять послѣ всего сказаннаго, что характеръ интенсивности въ разсматриваемомъ районѣ будетъ иной, чѣмъ въ странахъ экстенсивныхъ. Въ послѣднихъ, какъ было указано, повышеніе интенсивности происходитъ, прежде всего и главнымъ образомъ, на счетъ увеличенія основнаго капитала и въ наименьшей мѣрѣ можетъ происходить на счетъ увеличенія приложенія живого труда; при томъ, въ основномъ капиталѣ важнѣйшую роль въ экстенсивныхъ странахъ играетъ мертвый инвентарь, котораго значеніе здѣсь велико именно потому, что такимъ образомъ уменьшается потребность въ живой рабочей силѣ, въ которой здѣсь чувствуется недостатокъ, да и производимый продуктъ (главнымъ образомъ зерно) допускаетъ въ наибольшей мѣрѣ приложеніе увеличивающихъ производительность труда машинъ.

Положеніе интенсивныхъ районовъ во многихъ отношеніяхъ прямо противоположно. Уже одно то, что важнѣйшей составной частью здѣшнихъ хозяйствъ является скотоводство и при томъ скотоводство интенсивное, совершенно измѣняетъ положеніе дѣла: культура кормовъ вообще допускаетъ меньшее приложеніе сокращающихъ приложеніе живого труда машинъ; но особенно это нужно сказать о тѣхъ видахъ корма, которые должны преобладать здѣсь, т. е. о корнеплодахъ, какъ доставляющихъ наибольшую массу корма съ даннаго пространства. Здѣсь именно важно произвести въ собственномъ хозяйствѣ основной массовый кормъ, такъ какъ пріточные интенсивные корма пріобрѣсти покупкой удобнѣе, чѣмъ произвести дома, уже потому, что на рынкѣ имѣются самые разнообразныя корма, допускающіе составленіе наиболѣе рациональныхъ кормовыхъ дакъ, а такого разнообразія никогда нельзя произвести въ собственномъ хозяйствѣ. Но еще болѣе важную роль въ скотоводственныхъ хозяйствахъ играетъ уходъ за скотомъ, который уже, конечно, требуетъ живой рабочей силы, а не мертвой машины. Поэтому

¹⁾ Такую нерациональность, между прочимъ, совѣтуетъ Roth саксонскимъ хозяевамъ въ названной выше книгѣ.

мертвый инвентарь будетъ играть здѣсь относительно незначительную роль по цѣнности.

Гораздо выше уже будетъ роль живого инвентаря — скота, цѣнность котораго здѣсь очень высока и количество значительно и во многихъ случаяхъ этотъ видъ капиталовъ будетъ играть первенствующую роль. Конечно, и другіе виды основного капитала — меліораціонный и капиталъ построекъ, а равно и мертвый инвентарь не будутъ отсутствовать, и даже наоборотъ — должны быть значительны; но ихъ величина будетъ измѣняться въ зависимости отъ весьма многихъ причинъ, каковы напр. климатъ (болѣе суровый — требуетъ болѣе цѣнныхъ построекъ) и качества почвы (тяжелыя глинистыя почвы требуютъ осушенія, сухія песчаныя — орошенія, среднія-же почвы обходятся въ среднемъ климатѣ безъ того и другого); количество-же и качество скота, а въ зависимости отъ этого и цѣнность его, могутъ колебаться здѣсь въ гораздо меньшей степени, потому цѣнность скота является и наиболѣе характерной и часто важнѣйшей составной частью по крайней мѣрѣ основного капитала хозяйства.

Но за тѣмъ и обратная составная часть постояннаго капитала — цѣна матеріаловъ — играетъ здѣсь немаловажную роль, такъ какъ здѣсь должно покупаться значительное количество придаточныхъ кормовъ.

При всей важности перечисленныхъ составныхъ частей капитала, не ими опредѣляется все-же характеръ затратъ въ интенсивныхъ районахъ. Главнѣйшимъ характернымъ признакомъ, наиболѣе рѣзко отличающимъ эти хозяйства отъ хозяйствъ районовъ экстенсивныхъ, будутъ значительныя, по расчету на единицу площади, затраты на переменный капиталъ (рабочую плату). Дѣло въ томъ, что не только уходъ за скотомъ, но и воздѣлываніе преобладающаго корма (корнеплодовъ) требуетъ огромнаго, относительно, количества живого труда, и потому то здѣсь именно „рабочій вопросъ“ и получаетъ такое важное значеніе ¹⁾. Само собою разумѣется,

¹⁾ „Рабочій вопросъ въ сельскомъ хозяйствѣ“ имѣетъ значеніе не для одной Англіи и не для описываемой только формы хозяйствъ, а вообще для всѣхъ хозяйствъ высокой интенсивности, гдѣ требуется примѣненіе

чѣмъ больше затраты на эту статью, тѣмъ важнѣе качество труда - его умѣлость и интенсивность. Но на эту сторону дѣла мы обратимъ вниманіе, говоря о высотѣ ренты въ разныхъ районахъ; здѣсь-же удовольствуемся сказаннымъ.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Расположеніе производственныхъ районовъ подъ вліяніемъ парового транспорта.

§ 1. Переходимъ къ вопросу, — какой видъ принимаетъ подъ вліяніемъ новыхъ условій транспорта „Уединенное Государство“, прежде всего относительно распредѣленія культурныхъ поясовъ. Прежде, однако, приведемъ мнѣнія нѣкоторыхъ авторовъ о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на земледѣліе, при чемъ мы оставимъ безъ вниманія все то, что эти авторы говорятъ о рентѣ, такъ какъ займемся этимъ вопросомъ въ слѣдующемъ отдѣлѣ.

Г. Чупровъ, говоря о „вліяніи желѣзныхъ дорогъ на производство“, (т. I гл. IV) характеризуетъ измѣненія, происходящія въ производствахъ вообще, такъ: „допустимъ, что перемѣщеніе не сопровождается никакою затратою труда. . .; понятно, что тогда хозяйственная дѣятельность сосредоточится на такихъ занятіяхъ, которыя по естественнымъ условіямъ обѣщаютъ наибольшую выгоду труду. Желѣзныя дороги приближаютъ страну къ этому идеальному предположенію.“ „Удобный сбытъ собственныхъ продуктовъ и легкая доставка въ обмѣнъ за нихъ всего нужнаго для удовлетворенія прочихъ потребностей—даютъ человѣку возможность сосредоточиться на одномъ какомъ-либо занятіи и черезъ это извлечь выго-

большого количества живого труда. Доказательства этому даетъ статья: К. Kaerger: Die Sachsengängerei (Landw. Jahrbüch. B. XIX (1890) H. 2 и 3. Подъ именемъ Sachsengängerei извѣстны именно періодическія (на лѣто) странствованія крестьянъ, преимущественно дѣвушекъ, изъ восточныхъ провинцій Пруссіи въ болѣе интенсивныя хозяйства другихъ областей, а главнымъ образомъ свекловичныя хозяйства провинціи Саксоніи (откуда и терминъ). Это тѣ-же почти странствующие рабочія банды, которыми такъ возмущается г. Каблукъ, описывая англійскія хозяйства.

ды, истекающія отъ раздѣленія труда“. Это раздѣленіе труда распространяется и на земледѣліе. „Если данная мѣстность благоприятна для разведенія винограда, то человѣкъ не станетъ разводить пшеницы; къ этому вынуждаетъ даже не одинъ расчетъ выгоды. Громадное расширеніе района каждаго товара, неизбѣжно ведетъ къ обширному соперничеству производителей: отрасль труда, которая держалась въ данной мѣстности, благодаря одной монополіи географическаго положенія да старой привычкѣ, — падаетъ въ неравной борьбѣ“, (Въ сущности это не значитъ, что данная отрасль уничтожается не ради „расчета выгоды“, а значитъ только, что, если хозяинъ самъ не сообразитъ своевременно своихъ выгодъ, то конкуренція заставитъ его понять ихъ). „Такимъ образомъ, рельсовые пути неизбѣжно влекутъ за собою: съ одной стороны — замѣщеніе натурального хозяйства мѣновымъ, основаннымъ на раздѣленіи труда, а съ другой — перемѣны въ существовавшемъ прежде распредѣленіи отраслей промышленности“. Это перемѣненіе иллюстрируется указаніемъ на развитіе городовъ, и затѣмъ авторъ переходитъ къ сельскому хозяйству собственно. „Прежде, — говоритъ онъ, — каждая страна вынуждена была сама производить потребное ей количество хлѣба, но, какъ скоро удобнѣйшіе пути соединили весь міръ, производство хлѣба все болѣе и болѣе оттѣснялось въ богатые природными задатками, но рѣдконаселенныя страны. Въ этомъ смыслѣ о хлѣбѣ можно сказать такъ-же, какъ о лѣсѣ, что его производство вытѣсняется идущей впередъ культурою.“ „Тогда какъ въ такихъ странахъ, какъ Россія, Венгрія, Сѣв. Америка, мы видимъ съ каждымъ годомъ увеличеніе хлѣбнаго производства и вывоза, въ густонаселенныхъ странахъ происходитъ противоположное явленіе.“ „Поля, которыя нѣкогда были засѣяны пшеницей и овсомъ, постепенно покрываются корнеплодными, кормовыми и торговыми растеніями и одновременно съ этимъ возрастаетъ ввозъ зерновыхъ хлѣбовъ.“ Для иллюстраціи этихъ измѣненій авторъ указываетъ на возрастаніе ввоза въ Англію, и переходитъ затѣмъ къ скотоводству: „Подобное же явленіе наблюдается въ области скотоводства: международное раздѣленіе труда и здѣсь съ каждымъ годомъ измѣняетъ прежнія отношенія. Сельскіе хозяева все больше сосредоточиваются на извѣстныхъ спеціальныхъ видахъ

скотоводства, а съ другой стороны, при самомъ разведеніи скота не стремятся достигнуть всѣхъ возможныхъ выгодъ, ограничиваясь, напротивъ, преимущественно одною какою-либо опредѣленною цѣлю (рабочій скоть, скоть для откорма, молочный, шерсть). Европа въ значительной долѣ прокармливается нынѣ мясомъ Венгріи, Россіи и особенно Сѣв. Америки и Австраліи; вывозъ скота и продуктовъ скотоводства изъ этихъ странъ растетъ съ каждымъ годомъ. Нигдѣ, однако, эта перемѣна не проявляется такъ рѣзко, какъ въ овцеводствѣ. Производство шерсти съ каждымъ годомъ отбѣсняется въ дѣйствительныя мѣстности Южной Америки и Австраліи.“ Для подтвержденія послѣдняго положенія, авторъ приводитъ таблицу ввоза шерсти въ Англію въ періодъ 1821 по 1870 г. Всю совокупность характеризованныхъ имъ явленій авторъ называетъ международнымъ раздѣленіемъ труда. „Въ меньшихъ размѣрахъ, — прибавляетъ г. Чупровъ, — подобныя переселенія промышленности происходятъ и внутри каждой страны. Такъ, напр., въ нашемъ отечествѣ съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ замѣчается постепенное уменьшеніе производства льна и пеньки въ черноземныхъ губерніяхъ, и наоборотъ, развитіе его въ западныхъ.“ На столько г. Чупровъ.

§ 2. De Foville посвящаетъ земледѣлію отдѣльную главу, въ которой указываетъ на разнообразіе цѣнъ продуктовъ въ различныхъ мѣстностяхъ до проведенія желѣзныхъ дорогъ и колебаніе ихъ во времени, равно какъ на вызванную желѣзными дорогами нивелировку цѣнъ. Вліяніе на технику земледѣлія выражается, по его мнѣнію, тѣмъ, что теперь доходъ земледѣльца на первомъ мѣстѣ зависитъ отъ количества произведеннаго продукта, тогда какъ прежде небольшое количество продукта оплачивалось часто дороже большого. Эта необходимость увеличенія массы урожая заставила примѣнять искусственные туки, распространенію которыхъ также содѣйствуютъ желѣзныя дороги. Сюда-же относится и возможность осуществленія меліорацій, каковы известкованіе, мергелеваніе. Послѣдствіемъ этихъ улучшеній (во Франціи) явилось расширеніе площади подъ пшеницей и увеличеніе урожая ея; — точно также расширеніе культуры винограда до уничтоженія виноградниковъ филлоксерой, de Foville объясняетъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ прежде виноградарь вынужденъ былъ, въ случаѣ хорошаго

урожаю, за невозможностью сбыта, оставлять виноградъ сгнивать на кистяхъ, теперь-же вино „способное путешествовать въ чистомъ видѣ или съ примѣсью алкоголя“, всегда найдетъ рынокъ. Затѣмъ авторъ останавливаетъ свое вниманіе на снабженіи большихъ городовъ продуктами животноводства и всеми вообще легко портящимися матеріалами. „Большіе города, — говоритъ онъ, — прежде могли снабжаться только изъ весьма малаго района. Ближайшія окрестности (*banlieue*) Парижа, напр., имѣли почти монополію въ этомъ отношеніи; отсюда шло молоко, которое пили парижане, отсюда же шли овощи и плоды для стола. Со времени проведенія желѣзныхъ дорогъ, — нѣтъ болѣе монополій, нѣтъ привилегированнаго района. Бретань посылаетъ (въ Парижъ) свою цвѣтную капусту и салатъ, Lorraine свои сливы, Bordelais — свою землянику и т. д. Снабженіе столицы пищею децентрализовалось.“

„Одинъ видъ торговли былъ не преобразованъ, а прямо созданъ желѣзными дорогами: это торговля битымъ мясомъ.“ Эта децентрализація снабженія городовъ оказалась налагоприятна для окрестностей города; ближайшія окрестности (*banlieue*) собственно не пострадали, такъ какъ ростъ города поглотилъ ихъ. Но нѣсколько болѣе отдаленный, — второй районъ, — ни откуда не получилъ вознагражденія. Такъ „Victor Bonnet указываетъ одно имѣніе съ прекрасной почвой, находящееся въ 20 *lieue* отъ Парижа и весьма хорошо культивированное и которое тѣмъ не менѣе было продано около 1860 года за ту-же цѣну, какъ и въ 1840 г., ибо рента его не повысилась. Enquête 1866 года показала даже, что цѣна пахатной земли уменьшилась съ 1847 г. въ департаментъ Сены.“

Подобнымъ образомъ въ Бельгіи „внутреннія провинціи выиграли больше (въ цѣнѣ земли), чѣмъ провинціи приморскія, которыя никогда не были лишены въ такой мѣрѣ рынка. Такъ, — повышение цѣны земли въ періодъ 1846—66 гг. въ провинціи Антверпенъ едва превышаетъ 50%, тогда какъ оно достигаетъ 80% въ Люксембургѣ.“ Указавъ затѣмъ на возрастаніе цѣны земли и чистаго дохода (*revenu net*) по кадастровой оцѣнкѣ, авторъ заканчиваетъ свои разсужденія о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на земледѣліе слѣдующимъ трескучимъ періодомъ: „Не слѣдуетъ черезчуръ удивляться, что цѣнность земли во Франціи возросла въ теченіи полу-

вѣка на 150 процентовъ. Это значительное увеличеніе цѣнности есть ничто иное, какъ естественный результатъ всего прогресса, совершеннаго нашимъ земледѣліемъ. Не видѣли-ли мы сейчасъ, что сумма производства нашей страны, какъ по отношенію къ вину, такъ и по отношенію къ пшеницѣ возрасла вдвое? Есть коммуны, гдѣ она удесятилась. И не повысилась-ли цѣна всѣхъ съѣстныхъ припасовъ болѣе или менѣе? Рабочая плата возрасла и сельская — столько же, или болѣе, чѣмъ иная. Но наши земледѣльцы достигаютъ теперь съ меньшимъ числомъ рабочихъ рукъ большаго производства, чѣмъ прежде; статистика населенія болѣе чѣмъ достаточно доказываетъ это. Безъ сомнѣнія, земледѣльческій прогрессъ у насъ не есть результатъ только усовершенствованія транспортныхъ средствъ; не надо забывать ни сбереженій, вложенныхъ въ почву, ни изобилія золота и серебра, ни освобожденія внѣшней торговли, ни приложенія химіи и механики къ искусству эксплуатаціи земли. Развитие индустріи во всѣхъ видахъ также стимулировало земледѣльческій прогрессъ, содѣйствуя увеличенію средствъ и потребностей массы потребителей.“ Въ концѣ концовъ приводится указаніе на ошибку Араго, сказавшаго, въ свое время, что „нельзя сдѣлать страну плодородной, проложивъ по ней двѣ желѣзныхъ полосы.“ Прибавимъ еще, что свои разсужденія о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на индустрію (Гл. XIV) de Foville начинаетъ указаніемъ на локализацию различныхъ отраслей земледѣльческаго производства. Онъ говоритъ именно: „Благодаря желѣзнымъ дорогамъ и той необычайной подвижности, которую они сообщили продуктамъ земледѣлія, земледѣлецъ теперь меньше долженъ соображаться съ частными требованіями мѣстнаго потребленія, чѣмъ съ производительной способностью той почвы, которую онъ долженъ эксплуатировать. Увѣренный, что не будетъ недостатка въ рынкѣ для товара, который онъ произведетъ дешево, онъ точно также увѣренъ, что встрѣтитъ непреодолимую конкуренцію относительно тѣхъ товаровъ, которыхъ стоимость производства будетъ очень высока; потому, ему остается только спросить свою почву, для какого производства она приготовлена наилучшимъ образомъ и засѣять сообразно обстоятельствамъ. Въ сущности, это есть не что иное, какъ приложеніе къ земледѣлію плодотворнаго принципа раздѣленія труда.“

§ 3. Прежде чѣмъ идти дальше, намъ необходимо разсмотрѣть нѣсколько подробнѣе, какое значеніе имѣютъ указанія de Foville'я относительно цѣны земли и чистаго дохода отъ нея, ибо эти величины избираются и другими авторами (Sax, Platzmann), какъ указатели движенія ренты. Замѣтимъ, прежде всего, что de Foville, повидимому, совсѣмъ забываетъ о рентѣ и говоритъ только о повышеніи цѣны земли и чистаго дохода. Допуская даже, что сдѣланныя имъ вычисленія цѣны земли или собранныя имъ данныя о продажныхъ цѣнахъ представляютъ дѣйствительно пріемлемыя и годныя для сравненія данныя (хотя уже одни колебанія цѣнъ въ зависимости отъ величины продаваемого участка — заставляютъ усомниться въ этомъ),—все-же, приводимыя имъ цифры не даютъ намъ представленія о колебаніи ренты, какъ думаетъ, повидимому, авторъ. Конечно, цѣна земли зависитъ отъ величины дохода, который можно получить при ея помощи, т. е. отъ величины ренты; но кромѣ этого фактора, на цѣну вліяютъ и другіе. Согласно общепринятому правилу, цѣна земли есть капитализированная рента; потому цѣна представляетъ произведеніе двухъ величинъ, изъ которыхъ одна, — множитель капитализаціи, — совершенно независима отъ величины дохода, даваемого землей. Конечно, по теоріи Рикардо, пониженіе процента, вызывающее повышеніе множителя капитализаціи, обусловливается повышеніемъ ренты. Но мы видѣли, что эта теорія не выдерживаетъ критики, и полагаемъ, что все сказанное здѣсь о вліяніи жел. дорогъ на производство вообще и въ частности на сельское хозяйство, только подтверждаетъ сказанное при разборѣ этой теоріи. Если-же процентъ измѣняется независимо отъ ренты, то повышеніе цѣны земли само по себѣ еще не указываетъ на повышеніе ренты.

Еще менѣе могутъ служить доказательствомъ повышенія ренты цифры чистаго дохода отъ земледѣлія (*revenu net*), представляющія оцѣнку для обложенія налогомъ. Здѣсь, какъ указываетъ далѣе de Foville, входятъ, во первыхъ, не только земли, но и постройки (*propriété bâtie*) и хотя эта „застроенная собственность“ представляетъ „только четверть,“ но этого намъ кажется слишкомъ даже достаточно, чтобы сдѣлать выводъ о непригодности этихъ цифръ, какъ указателей движенія ренты. Въ самомъ дѣлѣ,

исключивъ изъ суммы оцѣнки чистаго дохода 1862 года не $\frac{1}{4}$, а только $\frac{1}{5}$ ¹⁾ найдемъ, вмѣсто 3096 милл. только 2477 милл. франковъ, — что, сравнительно съ цифрой для 1851 года, — 2540 мил., — представляетъ не повышеніе, а пониженіе. Поступая точно также съ цифрой 1874 г. (3959 милл.) получаемъ 3165 милл., что представляетъ по сравненію съ 1862 г. ничтожное повышеніе, на $2\frac{1}{4}\%$, а по сравненію съ 1851 г. повышеніе не на $55,8\%$, какъ выходитъ безъ указаннаго вычета, а только на $24,6\%$. — Но мало этого: чистый доходъ, въ смыслѣ кадастровомъ, обнимаетъ, само собою разумѣется, даже по отношенію къ землѣ собственно, не одну ренту, а и доходъ съ капиталовъ, затрачиваемыхъ на производство, особенно на меліорациі (les épargnes, immobilisées dans le sol — какъ говорить de Foville). Доходъ съ этихъ капиталовъ за 20 лѣтъ (1851 — 74), конечно, могъ увеличиться и если не произошло значительнаго пониженія процента — *долженъ былъ повыситься*, ибо и ежедневный опытъ и цитированныя выше данныя, заимствованныя у того-же автора, — показываютъ, что приложеніе капитала въ земледѣліи въ видѣ меліораций увеличилось. Если-бы мы, поэтому, приняли за основаніе для сужденія о высотѣ ренты кадастровую оцѣнку чистаго дохода, то, пожалуй, не трудно было-бы прійти къ выводу, что рента во Франціи пала, или, по меньшей мѣрѣ, не возрасла за указанный періодъ.

§ 4. Мы уже упомянули выше, что и другіе авторы для характеристики движенія ренты указываютъ на тѣже явленія, какъ и de Foville. Такъ поступаетъ и Sax, который, однако, пытается дать этому движенію теоретическое объясненіе. По его мнѣнію „нивеллировка цѣнъ земледѣльческихъ продуктовъ превращается въ аналогичное движеніе ренты, а съ нею и цѣны земли; пониженіе-же стоимости транспорта и усовершенствованіе его должно повести къ повышенію дохода (des Ertrages) земледѣльческаго производ-

¹⁾ По оцѣнкѣ Block'a изъ 83,5 милліардовъ цѣнности всей недвижности Франціи въ 1851 г. около 66 милліардъ падаетъ на земледѣліе и $17\frac{1}{2}$ (болѣе $\frac{1}{5}$) на застроенную поверхность; а изъ чистаго дохода (2643 милліарда) — на земледѣліе 2 милліард. и на дома и фабрики 640 мил. (Platzmann. Einfluss d. Verkehrsmittel etc. Tiel's Jahrbüch. V. X, p. 493).

ства, а, слѣд., вызвать повышеніе ренты. Такимъ образомъ обнаруживаются два способа дѣйствія одной и той-же силы, результаты коихъ, могутъ частью ограничивать, частью-же усиливать одинъ другого.“ „Ни утверженіе, что желѣзныя дороги значительно повышаютъ цѣну земли, ни одно выравниеніе ренты — не находятся въ безусловномъ согласіи съ фактами, имѣвшими мѣсто въ отдѣльныхъ мѣстностяхъ.“ Опытъ учить, думаетъ Сах, что открытіе выхода почвеннымъ богатствомъ (Aufschliessen der Bodenschätze, т. е. проведение усовершенствованнаго пути) сопровождается часто очень рѣзкимъ повышеніемъ доходовъ отъ земли (Bodenerträge) и цѣнъ ея (земли) въ районѣ пути. „Возможность выгоднаго сбыта вдаль сообщаетъ продуктамъ, имѣвшимъ прежде только мѣстный сбытъ, — и свыше мѣстной потребности совсѣмъ не находившимъ сбыта, — высшую цѣну, увеличиваетъ цѣнность урожая хозяйства и такъ какъ это измѣненіе является не временнымъ, а постояннымъ, то происходитъ повышеніе ренты.“ Повышеніе будетъ тѣмъ рѣзче, чѣмъ ниже прежде были цѣны продуктовъ и чѣмъ хуже были до этого времени пути сообщенія. „Но затѣмъ проявляется нивелирующая тенденція. Въ районѣ, который прежде снабжался продуктами изъ ближайшихъ окрестностей, обнаруживается давленіе на цѣны, вслѣдствіе возможной теперь конкуренціи отдаленныхъ районовъ и можетъ быть болѣе низкой здѣсь стоимости производства. Окрестныя земли теряютъ черезъ это часть или все, или даже болѣе того, что они выиграли — благодаря уменьшенію стоимости транспорта. Возрастетъ-ли и на сколько ихъ рента, это будетъ зависѣть отъ соотношенія обоихъ противодѣйствующихъ одно другому вліяній.“ При извѣстномъ соотношеніи можетъ произойти и пониженіе ренты. Это пониженіе однако „само собою разумѣется“ будетъ только временнымъ, ибо когда останется увеличеніе предложенія (?), а спросъ, между тѣмъ, будетъ расти, то снова начнется образованіе ренты (Rentenbildung).“ „Но въ экспортныхъ странахъ,“ продолжаетъ Сах, выигрышъ двойной. Повышеніе ренты, которое происходитъ уже вслѣдствіе удешевленія транспорта „соединяется съ повышеніемъ цѣны зерна.“ Непонятно, почему Сах называетъ повышеніе здѣсь ренты двойнымъ: удешевленіе транспорта и выражается, именно, въ повы-

шеніи мѣстныхъ (въ отдаленныхъ прежде отъ рынка мѣстахъ) цѣнъ и никакого двойного повышенія здѣсь нѣтъ, пока не произойдетъ расширенія производства, которое въ свою очередь, зависить отъ многихъ условій—естественныхъ и экономическихъ). Сахъ находитъ, что среднее вліяніе на повышеніе ренты показываютъ слѣдующія, заимствованныя у Platzmann'a примѣры. По даннымъ Platzmann'a арендная плата прусскихъ доменовъ повысилась въ періодъ 1849 — 1867 г. на 75⁰/₀, во Франціи-же, гдѣ де-Лавернь констатировалъ для времени предшествующаго періоду жел. дорогъ средній годовой приростъ цѣнности эксплуатируемой въ земледѣліи почвы на 1⁰/₀, — повышеніе за десятилѣтіе 1852—62 г., на которое падаетъ главное расширеніе сѣти жел. дорогъ, — по приводимымъ даннымъ гораздо значительнѣе. Цѣны земли и аренды разныхъ угодьевъ были здѣсь:

Классы почвъ:	I.	II.	III.
Цѣны пахат-ной земли { въ 1852 году	2282 фр.	1559 фр.	905 фр.
" 1862 " }	3066 "	2175 "	1355 "
приращеніе въ процентахъ	34,36 ⁰ / ₀	39,5 ⁰ / ₀	49,7 ⁰ / ₀
Цѣны луговой земли { въ 1852 г.	3282 фр.	2267 фр.	1385 фр.
" 1862 " }	4151 "	3958 "	2022 "
приращеніе въ процентахъ	26,5 ⁰ / ₀	74,6 ⁰ / ₀	46 ⁰ / ₀

Арендныя цѣны:

Пашни { въ 1852 г.	55 фр.	46 фр.	29 фр.
" 1862 " }	96 "	69 "	49 "
процентное повышеніе	74,5 ⁰ / ₀	50 ⁰ / ₀	69 ⁰ / ₀
Луга { въ 1852 г.	113 фр.	79 фр.	50 фр.
" 1862 " }	152 "	104 "	75 "
процентное повышеніе	34,5 ⁰ / ₀	31,8 ⁰ / ₀	50 ⁰ / ₀

Эти цифры и вычисленные нами процентныя отношенія, по нашему мнѣнію, характеризуютъ только, какъ неправильно заключать изъ повышенія цѣны земли о повышеніи ренты. Мы видимъ здѣсь, что ни для одного класса почвъ того и другого рода угодій не существуетъ параллелизма между повышеніемъ цѣнъ и повышеніемъ арендной платы, что, конечно, должно-бы имѣть мѣсто, если-бы продажная цѣна опредѣлялась только капитализаціей ренты или арендной платы (если она представляетъ арендную плату за землю безъ постройекъ). Для пахатныхъ земель повышеніе продажныхъ

цѣнъ почти обратно-пропорціонально цѣнности ихъ (по качеству), такъ что наибольшее повышеніе будетъ соответствовать III-му классу, затѣмъ идетъ II-й, а I-й классъ занимаетъ послѣднее мѣсто. Между тѣмъ, арендная плата I класса пашень повысилась въ наибольшей степени. Луга показываютъ то-же несоотвѣтствіе: и здѣсь наименьшему повышенію аренды (II кл.) соответствуетъ наибольшее повышеніе цѣны.

Но пойдемъ далѣе за Sax'омъ. Онъ находитъ, что жел. дороги обнаруживаютъ еще и второстепенное вліяніе на ренту, такъ какъ „коль скоро населеніе вслѣдствіе улучшенія сношеній концентрируется въ большей мѣрѣ въ одной мѣстности, то рента здѣсь должна повыситься уже вслѣдствіе увеличенія запроса.“ Доказательство этому (болѣе чѣмъ странному) положенію авторъ видитъ въ обращеніи полевой земли подъ постройки особенно вблизи большихъ городовъ. Обратное вліяніе на ренту обнаруживаетъ повышение процента, могущее произойти вслѣдствіе поглощенія значительныхъ капиталовъ постройкой дорогъ. Не совсѣмъ ясно, какимъ образомъ улучшеніе транспорта или вообще сношеній (Verkehr) можетъ содѣйствовать концентраціи населенія; развѣ что Sax разумѣлъ здѣсь образованіе и расширеніе городовъ. Указаніе же на вліяніе повышения процента на пониженіе ренты есть слѣдствіе смѣшенія высоты процента съ уровнемъ прибыли, который, какъ мы показали, имѣетъ очень мало отношенія къ высотѣ заемнаго процента, о которой говоритъ Sax. Авторъ пытается вывести теоретически, какія измѣненія произойдутъ въ распредѣленіи культуръ (Veränderung der Anbauverhältnisse). Указанныя измѣненія „цѣнъ и ренты,“ говоритъ онъ, вызываютъ соответствующія измѣненія культуры; эти измѣненія, по его мнѣнію, лучше всего прослѣдить сравненіемъ со схемой Тюнена, соответствующей прежнимъ способамъ сношенія. Круги уединеннаго государства должны претерпѣть двойное измѣненіе. Каждый изъ поясовъ, вслѣдствіе удешевленія транспорта, расширится по всѣмъ направленіямъ. „Области, которыя прежде принадлежали къ далекому отъ центра поясу, теперь придвинулись; границы областей отодвинулись дальше отъ центра, представляемаго потребительными областями.“ Переходъ изъ внѣшняго круга въ болѣе внутренній, совершающійся

съ силой необходимости подъ вліяніемъ измѣненія цѣнъ, — дается не легко. На смѣну района скотоводства является производство зерна, а въ районъ зернового хозяйства внѣдряются болѣе интенсивныя формы и, наконецъ, „вольное хозяйство, окружавшее прежде только каждый городъ и занимавшее болѣе обширные районы (?) только въ мѣстахъ скопленія промышленнаго и городского населенія, расширяется теперь на цѣлыя провинціи и страны (!) . . . Затѣмъ на второмъ мѣстѣ является, частью какъ вліяніе удешевленія транспорта, частью вслѣдствіе уменьшенія опасности порчи возможность производства многихъ, — не очень малоцѣнныхъ продуктовъ (овощи, садовыя произведенія, молоко) не только въ непосредственномъ содѣйствіи рынка, но и тамъ, гдѣ естественныя условія благоприятствуютъ производству. И обратно. Продукты, которые прежде производились въ наиболѣе отдаленныхъ районахъ потому только, что наилучшимъ образомъ выносили, — благодаря своей высокой цѣнности, — далекій транспортъ (скотъ, промышленныя растенія) переходятъ во внутренніе районы, по скольку, — благодаря естественнымъ условіямъ или болѣе интенсивному хозяйству, — они даютъ здѣсь выгодныя доходы (*vortheilhafte Ertragsverhältnisse*).“ Относительно большее усовершенствованіе транспорта зерна, — сравнительно съ транспортомъ продуктовъ скотоводства, — содѣйствуетъ этому перевороту и поэтому, думаетъ авторъ „никогда“ международный рынокъ не можетъ получить такого значенія по отношенію къ снабженію мясомъ, какое имѣетъ онъ относительно хлѣба, и „скотоводство, — уже вслѣдствіе большой потребности интенсивныхъ хозяйствъ въ удобреніи, — всегда будетъ играть большую роль во внутреннихъ районахъ.“ Въ общемъ, слѣд., „хозяйство менѣе будетъ опредѣляться разстояніемъ отъ рынка и болѣе благоприятными условіями производства ¹⁾, которыя, на первомъ мѣстѣ (курсивъ автора) опредѣляютъ систему хозяйства.“ Въ выноскѣ Сахъ замѣчаетъ, что эти условія (надо думать естественныя) являются опредѣляющими именно только на первомъ мѣ-

¹⁾ Не ясно, — о какихъ условіяхъ, — естественныхъ или экономическихъ, — говорить авторъ.

стѣ, но, при всемъ томъ, *концентрическіе районы производства, хотя и расширенныя, все-же проявляются.*“ Авторъ находитъ даже, что этимъ указаніемъ опредѣляется „основное положеніе (fundamentaler Grundsatz) и исходная точка экономики современнаго земледѣлія и вмѣстѣ разрѣшается споръ сельскохозяйственныхъ писателей относительно системъ хозяйства.“ Какъ-бы въ поясненіе этой выноски въ текстѣ говорится далѣе: „Въ западно-европейскихъ государствахъ — культура хлѣбовъ, сдѣлавшаяся менѣе доходной, вслѣдствіе подвоза дешеваго продукта изъ странъ экстенсивнаго хозяйства, должна быть, — съ одной стороны снова сдѣлана выгодной, помощью возможно-интенсивнаго хозяйства на соотвѣтствующихъ почвахъ, — съ другой стороны замѣщена культурой торговыхъ растений и скотоводствомъ съ разведеніемъ кормовъ и искусственнымъ травянымъ хозяйствомъ Средне-европейскія хозяйства должны перейти къ болѣе интенсивному хозяйству, (какому?), что-бы въ производствѣ большаго количества продукта на прежней площади найти противовѣсъ дешевымъ цѣнамъ. Плодородныя равнины восточной Европы превращаютъ свои выгоны въ пашни и вводятъ у себя болѣе интенсивное, сравнительно съ прежнимъ, направленнымъ только на удовлетвореніе собственныхъ потребностей, хозяйство, которое, однако, само по себѣ, будетъ все-же еще экстенсивно; районъ скотоводства при этомъ отодвигается далѣе на востокъ, но, по упомянутымъ уже причинамъ, мясо изъ этого района посылается только на центральные рынки. Что при этомъ мѣстами обнаруживается депекорація — это совершенно ясно. Въ промежуткахъ между петлями сѣти жел. дорогъ, тамъ гдѣ эта сѣть еще недостаточно густа, оказываются череполосные клочки (Enclaven), которые не втянуты еще во всемірное хозяйство и гдѣ, поэтому, хозяйства располагаются по типу, указанному Тюненомъ.“

Для иллюстраціи происходящихъ измѣненій онъ пересматриваетъ затѣмъ состояніе хозяйствъ въ разныхъ странахъ западной Европы, а затѣмъ, въ нѣсколькихъ строкахъ и экспортирующихъ странъ — Россіи и Соединенныхъ Штатовъ. При этомъ надо имѣть въ виду, что такъ какъ книга Sax'a вышла въ 1879 году, то всѣ данныя его относятся къ семидесятымъ годамъ и положеніе раз

ныхъ странъ рисуется значительно иначе, чѣмъ, напр., въ нашихъ соотвѣствующихъ очеркахъ ¹⁾).

§ 5. Во вступленіи было указано на интересную работу Энгельбрехта ²⁾. Мы изложимъ содержаніе ея возможно полно, такъ какъ и вся работа состоитъ изъ ряда краткоформулированныхъ положеній, представляющихъ каждое нѣкоторый интересъ.

„Въ прежнія времена,“ говоритъ авторъ, „хозяйство одного народа развивалось на столько независимо отъ хозяйства другого, что торговли между ними или вовсе не было, или-же она ограничивалась обмѣномъ наиболѣе цѣнныхъ предметовъ, а между цѣнами на хлѣбъ въ двухъ сосѣднихъ странахъ не было никакого соотношенія. Этотъ порядокъ существенно измѣнился въ послѣднее столѣтіе. Теперь каждое народное хозяйство представляетъ лишь часть цѣлаго, есть членъ мірового хозяйства, иначе говоря, весь цивилизованный міръ представляетъ собою какъ-бы уединенное государство.“ „Мѣсто центрального города уединеннаго государства занимаетъ промышленная Англія.“ Отличіе современнаго уединеннаго государства отъ Тюненовскаго авторъ совершенно вѣрно видитъ въ особенностяхъ парового транспорта, — именно въ характерѣ издержекъ желѣзнодорожной перевозки. Тюненъ, говоритъ онъ, построилъ свою схему при расходахъ доставки по меклембургскимъ дорогамъ начала нашего столѣтія. Для малыхъ разстояній вычисленія его имѣютъ значеніе и по-нынѣ; для большихъ-же разстояній они не пригодны, ибо старыя дороги замѣнены искусственными путями сообщенія. Но издержки доставки по естественнымъ и искус-

¹⁾ Мы не входимъ въ разборъ положеній Sax'a; такъ какъ это потребовало бы слишкомъ много мѣста: да при томъ изъ послѣдующихъ разсужденій будетъ видно, въ чемъ заключаются ошибки Sax'a. Замѣтимъ здѣсь только, что всѣ положенія свои Sax высказываетъ совершенно голо-словно, не приводя никакихъ доказательствъ. Непонятно, напр., какимъ образомъ могутъ сохраниться „концентрическіе районы производства,“ когда хозяйство, хотя-бы „только на первомъ мѣстѣ“ обуславливается „благоприятными обстоятельствами,“ подъ которыми, — хотя это и не указано авторомъ, — слѣдуетъ разумѣть естественныя и экономическія, но во всякомъ случаѣ мѣстныхъ обстоятельства независимыя отъ положенія относительно рынка, какъ оговариваетъ самъ Sax.

²⁾ Thünen's Isolirter Staat und die Gegenwart. Föbbling's Landwirthsch. Zeit, 1884.

ственнымъ путемъ подчиняются не одинаковымъ законамъ. У Тю-
нена, по мѣрѣ приближенія къ городу, расходъ на доставку воза
зерна поднимается вслѣдствіе вздорожанія корма для лошадей ¹⁾.
Иное дѣло при искусственныхъ путяхъ сообщенія. Съ замѣной ло-
шади локомотивомъ издержки доставки должны возрастать *равно-*
мерно съ каждой милей по мѣрѣ приближенія къ городу.“ (Авторъ,
очевидно, хочетъ сказать, что расходы должны быть пропорціональ-
ны разстояніямъ). „Однако, въ силу другого обстоятельства, *онѣ*
съ приближеніемъ къ городу все болѣе уменьшаются на каждую
милю. Современные пути сообщенія (авторъ причисляетъ сюда со-
вершенно невѣрно и шоссе) доставляютъ сбереженіе (силы тяги —
опять невѣрно говоритъ авторъ, ибо дѣло идетъ о расходѣ) только
при извѣстной затратѣ капитала на устройство и поддержаніе пути
и при болѣе или менѣе сильномъ движеніи грузовъ, именно: *чтобы*
сбереженіе на расходахъ перевозки превышало издержки
устройства ²⁾ *и ремонта* (курсивъ автора). Чѣмъ больше гру-
зовъ перевозится по искусственному пути, тѣмъ значительнѣе сбе-
реженіе, и, слѣдовательно, тѣмъ ниже можетъ быть установленъ
тарифъ. Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ нужно рѣзко различать рас-
ходы на путь и издержки на перевозку собственно. Съ усиленіемъ
товарнаго движенія издержки послѣдняго рода уменьшаются сравни-
тельно незначительно, расходы-же перваго рода измѣняются почти
въ обратномъ отношеніи съ количествомъ груза. Отсюда слѣдуетъ,
что *желѣзнодорожный тарифъ долженъ быть тѣмъ ниже,*
чѣмъ сильнѣе товарное движеніе (курсивъ автора).“ Примѣръ
вліянія массы грузовъ на пониженіе тарифа авторъ видитъ въ же-
лѣзной дорогѣ между Чикаго и Нью-Йоркомъ, гдѣ тарифныя ставки
до того низки, что возбуждаютъ удивленіе европейцевъ; „напро-
тивъ на мѣстныхъ дорогахъ, на окраинѣ земледѣлія — въ Небраскѣ

¹⁾ Авторъ упускаетъ изъ виду указанныя нами (стр. 47—48) обстоя-
тельства, съ одной стороны увеличивающія у Тюнена стоимость доставки
для отдаленныхъ районовъ, съ другой — ошибку противоположнаго ха-
рактера.

²⁾ Anlage — говоритъ авторъ, забывая, что Anlage — составляетъ
основной капиталъ, — и что сбереженіе должно быть равно стоимости Anlage
только за все время его службы, — на расходъ-же одного года падаетъ
только изнашивание, т. е. незначительный % цѣны Anlage.

и Дакотѣ — тарифы, вслѣдствіе небольшого грузового движенія, на столько высоки, что для фермера расходъ почти одинаковъ: везти ли хлѣбъ по этимъ дорогамъ или по обыкновеннымъ грунтовымъ.“

Въ общемъ эти положенія вѣрны, но авторъ ставитъ ихъ слишкомъ абсолютно, упуская изъ виду: 1) вліяніе величины основного капитала и зависимость этой величины, между прочимъ, отъ количества движенія и близости къ городу (стоимость земли); 2) вліяніе расходовъ нагрузки и выгрузки на вздорожаніе провоза для ближайшихъ къ городу мѣстъ и вообще законъ соотношенія тарифа съ цѣнностью груза и разстояніемъ, проходимымъ товаромъ по улучшенному пути (ср. сказанное въ III отд. этой книги о техникахъ и стоимости транспорта по паровымъ путямъ сообщенія, особенно стр. 213—14 и гл. 2-ю и 4-ю указан. отдѣла).

Но пойдемъ далѣе за Энгельбрехтомъ. „Размѣръ тарифовъ“¹⁾, говоритъ онъ, „оказываетъ своеобразное вліяніе на сельское хозяйство. При теперешнихъ цѣнахъ на пшеницу и американскихъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ, діаметръ уединеннаго государства почти равенъ разстоянію отъ Индійскаго океана до Ледовитаго моря и отъ Каспія до Китайскаго моря (у Тюнена было только 36 миль). Тарифныя ставки убываютъ въ такомъ порядкѣ, что цѣны на хлѣбъ на станціяхъ главныхъ линій понижаются медленно даже въ значительномъ разстояніи отъ центральнаго города, *вблизи-же окраины земледѣлія очень быстро*. Въ сторонѣ отъ главныхъ (идущихъ къ центру) линій, цѣны на хлѣбъ должны быть значительно ниже, вслѣдствіе высшихъ тарифовъ на мелкихъ боковыхъ линіяхъ. И такъ, съ замѣной обыкновенныхъ грунтовыхъ дорогъ рельсовыми путями, не только земледѣліе вообще расширяется, но, — „что особенно характерно, по автору, — распространеніе интенсивнаго земледѣлія, возможнаго лишь при высшей цѣнѣ на хлѣбъ, идетъ много сильнѣе, чѣмъ экстенсивнаго. Последнее ограничивается лишь сравнительно узкой пограничной полоской.“ „Вслѣдствіе этого, кольца уединеннаго государства утрачиваютъ свою правильную форму, интенсивное хозяйство проникаетъ

¹⁾ Авторъ говоритъ именно о размѣрѣ тарифа, тарифныхъ ставкахъ „Frachtsätze“ (I. с. р. 342), а не системѣ тарификаціи, какъ-бы слѣдовало.

далеко вглубь (какъ вдоль судоходной рѣки въ уединенномъ государствѣ Тюнена), происходитъ не только расширеніе, но и *совершенное перемѣщеніе тюненовскихъ колецъ* или поясовъ.“¹⁾ Замѣтимъ сей-часъ же, что авторъ, какъ и всѣ другіе нѣмецкіе ученые, не различаетъ формы капитала при опредѣленіи интенсивности. При томъ установленіе связи между интенсивностью и направлениемъ главныхъ линій жел. дорогъ опять слишкомъ абсолютно; указанныя мѣста могутъ доставлять въ центральные города съ большимъ удобствомъ нѣкоторые виды продуктовъ, которымъ необходимъ быстрый сбытъ (свѣжее молоко, фрукты, овощи), но это еще не значитъ, что между петлями главныхъ линій (Enclave'ами Sax'a), особенно если они прорѣзаны боковыми линіями, интенсивность будетъ низка; она, подчасъ, будетъ не менѣе, чѣмъ по главнымъ линіямъ, но хозяйства будутъ доставлять продукты менѣе требовательные къ быстрому транспорту, хотя все еще требующие значительной интенсивности. Таковы, напр. нѣкоторые сорта фруктовъ (яблоки, груши и пр.) и овощей (капуста, морковь) и продуктовъ животноводства (сметана), воспитаніе и откармливаніе телятъ²⁾.

Наконецъ, указываемое Энгельбрехтомъ повышеніе тарифовъ на боковыхъ линіяхъ можетъ имѣть мѣсто только тамъ, гдѣ эти линіи не зависятъ отъ главныхъ линій и не мыслимы тамъ, гдѣ, — какъ напр. во Франціи большею частью, — они находятся подъ общимъ съ главными управленіемъ. Потому, указываемый фактъ есть только выраженіе нераціональности дѣйствительности и совершенно независитъ отъ качества пути. Авторъ заканчиваетъ свои разсужденія въ этомъ отдѣлѣ выводомъ, что вслѣдствіе большого географическаго протяженія хлѣбопроизводительныхъ странъ и относи-

¹⁾ Да и вообще распространеніе интенсивнаго хозяйства, какъ сейчасъ увидимъ, вовсе не идетъ только по направленію линій жел. дорогъ, а обусловливается еще многими другими обстоятельствами, которыя Энгельбрехтъ совершенно игнорируетъ.

²⁾ Смотри. Изслѣдованіе Скотоводства въ Россіи, вып. 2-й. Здѣсь, особенно въ отчетѣ г. Армфельда, указывается, что всѣ, перечисленные въ текстѣ, отрасли производства практикуются крестьянами въ различныхъ частяхъ Рязанской, Владимірской и частью Ярославской губерній, именно — въ Enclave'ахъ, между прорѣзывающими эти губерніи жел. дорогами.

тельного преобладанія интенсивнаго земледѣлія, дающаго болѣе постоянные урожаи, цѣны на хлѣбъ достигаютъ значительной уравнинности. „Когда мы переживемъ хищническое земледѣліе, хлѣбныя цѣны будутъ подвергаться меньшимъ колебаніямъ, нежели когда-либо въ прежнее время. Эта ровность хлѣбныхъ цѣнъ есть не только признакъ высокой земледѣльческой культуры, но и необходимое ея условіе.

Выводъ свой о положеніи скотоводства Энгельбрехтъ формулируетъ такъ: „При современныхъ путяхъ сообщенія районъ извѣстной отрасли скотоводства опредѣляется обыкновенно болѣе цѣнностью удобренія, чѣмъ стоимостью транспорта продажныхъ продуктовъ.“ Въ этому выводу авторъ пришелъ путемъ слѣдующаго сравненія доходности молочнаго хозяйства въ Раденѣ (Мекленбургъ) съ доходностью такого-же молочнаго хозяйства при американскихъ цѣнахъ, — причемъ получается слѣдующее сопоставленіе расходовъ и доходовъ:

	Въ Мекленбургѣ:	Въ Сѣверо-западной Айовѣ:
Выгонъ	4650 мар.	0.
Зимній кормъ	26000 „	13000.
Работа и постройки .	11000 „	22000.
Всего расхода .	41650 мар.	35000.
Цѣна продажи продукт.	30500 „	30500.
Разность	11150 мар.	4500 мар.

Но, говоритъ онъ, убытокъ въ Мекленбургѣ покрывается цѣною навоза, а въ Айовѣ онъ представляетъ чистую потерю. Принимаемые здѣсь условія — безцѣнности выгона и одинаковой цѣны продажныхъ продуктовъ при вдвое большей стоимости труда и построекъ въ Америкѣ сравнительно съ Мекленбургомъ, — въ сущности, слишкомъ благопріятны для американскихъ обстоятельствъ, полагаетъ авторъ. Полученный результатъ, однако, прибавляетъ онъ, доказываетъ не то, что въ преріяхъ нельзя заниматься производствомъ масла, а только то, что производство должно вестись здѣсь болѣе дешевымъ и грубымъ способомъ. Относительно мясного скота авторъ находитъ, что степной скотъ не можетъ конкурировать съ улучшеннымъ скотомъ болѣе интенсивныхъ мѣстно-

стей, потому что для доведенія его до той же степени откормленности требуется болѣе корма (вмѣсто 70 буш.—100 буш.). Въ виду этого, несмотря на болѣе низкую цѣну тощихъ степныхъ воловъ, они только при очень низкой цѣнѣ корма (кукурузы) ($12\frac{1}{2}$ —25 центовъ за бушель) могутъ конкурировать съ улучшеннымъ скотомъ. Кромѣ того, цѣны на тощій степной скотъ повышаются при паденіи цѣнъ корма, при томъ на низшіе сорта его болѣе, чѣмъ на высшіе. Наконецъ, авторъ находитъ, что и заключеніе Т. о помѣщеніи овцеводства неправильно и что на крайнемъ предѣлѣ прерій выступаетъ не овцеводство, а воспитаніе мелкаго малоцѣннаго сорта лошадей — пони. Это воспитаніе предпочитается здѣсь потому, что пони могутъ сами отыскивать себѣ кормъ и зимой, разгребая снѣгъ копытами, или, при болѣе глубокомъ снѣгѣ, довольствоваться корой деревьевъ.

Однако, низкія цѣны и трудность сбыта малолетнихъ для работы пони побуждаютъ замѣнять ихъ рогатымъ скотомъ, который сильно страдаетъ въ суровыя зимы; часто стада подвергаются огромнымъ опустошеніямъ. При всемъ томъ и теперь еще изъ Техаса, изъ Колорадо, Уйоминга, Монтаны, Орегона и Терр. Вашингтонъ пригоняютъ цѣлыя стада скота и напр. изъ Орегона даже очень хорошаго, такъ какъ „Орегонъ имѣетъ влажный климатъ и тучныя пастбища.“ Скотъ этотъ частью скрещенъ съ шортгорнами, но авторъ полагаетъ, что этому улучшенію положенъ очень узкій предѣлъ, благодаря климату и хозяйственнымъ условіямъ дальняго запада.

Содержаніе овецъ, думаетъ авторъ, гораздо труднѣе, чѣмъ содержаніе рогатаго скота, потому что они требуютъ болѣе защиты и отъ снѣжныхъ бурь и отъ хищныхъ животныхъ. По этой причинѣ разведеніе овецъ обозначаетъ въ Америкѣ болѣе высокую культурную ступень, чѣмъ разведеніе крупнаго рогатаго скота.

Разберемъ эти положенія автора относительно скотоводства нѣсколько подробнѣе. Но прежде всего замѣтимъ, что если-бы авторъ былъ правъ во всѣхъ своихъ выводахъ относительно Америки, то это отнюдь не доказывало-бы, что такъ должно быть во всѣхъ соотвѣтствующихъ по экстенсивности или скорѣе по удаленности отъ главнаго рынка областяхъ современнаго уединеннаго го-

сударства; авторъ упустилъ изъ виду весьма важное и указанное уже Сах'омъ и др. проявленіе вліянія современнаго способа транспорта, — именно значеніе естественныхъ условий; благодаря совершенству транспорта — естественныя преимущества играютъ теперь несравненно болѣе важную роль, чѣмъ прежде. Но и кромѣ того въ разсужденіяхъ автора много ошибокъ. Производство мяса и масла, говоритъ онъ, въ американскихъ преріяхъ менѣе выгодно чѣмъ въ Европѣ, потому что въ послѣдней имѣетъ цѣну навозъ, а при экстенсивныхъ условіяхъ Америки онъ цѣны не имѣетъ. Что касается цѣны навоза, то выше мы уже указали, что всѣ разсужденія объ этомъ обыкновенно ни на чемъ не основаны и при обсужденіи его потребительной цѣнности для хозяйства упускается изъ виду различное значеніе навоза для различныхъ растений. Но авторъ, конечно, правъ, если хочетъ сказать, что навозъ не имѣетъ цѣны въ районѣ дикаго скотоводства; только тогда нужно имѣть въ виду, что въ современномъ мірѣ, связанномъ желѣзными дорогами (объ уединенномъ государствѣ въ смыслѣ района, связаннаго паровыми путями сообщенія, именно и говоритъ Энгельбрехтъ) *совсѣмъ не можетъ существовать такого района* ¹⁾. Тѣ степи Америки или Азіи, которыя еще ведутъ такой видъ хозяйства, находятся внѣ сферы вліянія жел. дорогъ и міроваго хозяйства, — потому они намъ не интересны. Въ экстенсивныхъ-же районахъ современнаго міра вездѣ и всюду является необходимость въ скотоводствѣ вообще. Относительно размѣщенія отраслей скотоводства мы здѣсь замѣтимъ только, что неблагоприятный для Америки результатъ въ разсчетахъ Энгельбрехта, можетъ быть, есть просто слѣдствіе игнорированія имъ естественныхъ свойствъ сравниваемыхъ районовъ. Такъ, по отношенію къ производству масла онъ сравниваетъ Мекленбургъ, съ его приморскимъ, сырымъ климатомъ, и страдающіе отъ засухи Западныя Штаты С.-Америки. Стоило-бы только въ этомъ сравненіи взять вмѣсто Мекленбурга — Саксонію, а вмѣсто Айовы — сѣверозападныя предгорья штатовъ (Висконсинъ напр.) —

¹⁾ Соотвѣтственно опредѣленію сельскаго хозяйства, которое даетъ Fühling: „Die Vereinigung des Ackerbaues mit der Viehzucht.... nennen wir Landwirthschaft.“ (l. c. p. 1).

и результатъ могъ получиться совершенно обратный заключенію, автора. А что экстенсивныя страны вообще могутъ конкурировать на центральныхъ рынкахъ своимъ масломъ, доказываетъ напр. то, что Финляндія съ ея чрезвычайно экстенсивнымъ хозяйствомъ какъ извѣстно, постоянно поставляетъ масло въ Гамбургъ и конкурируетъ здѣсь съ мекленбургскимъ и гольштинскимъ масломъ. Хотя продуктъ экстенсивныхъ районовъ — въ этомъ и другихъ случаяхъ — по качествамъ значительно ниже продукта болѣе близкихъ къ центру хозяйствъ, но все-же появленіе его на рынкахъ и низкая цѣна вліяютъ на мѣстныя хозяйства, заставляя ихъ или понижать цѣну или повышать качество продукта; дурное-же качество можетъ быть вовсе не зависеть отъ экстенсивности отдаленныхъ районовъ, а отъ недостаточной раціональности здѣшнихъ хозяйствъ.

Что касается возможности для отдаленныхъ экстенсивныхъ странъ поставлять мясо на центральный рынокъ, то приведенные Энгельбрехтомъ разсужденія и разсчеты, по нашему мнѣнію, также не опровергають ее, главнымъ образомъ потому, что авторъ взялъ вопросъ не съ той стороны, какъ-бы слѣдовало. Во 1-хъ, какъ уже было замѣчено, нельзя дѣлать выводовъ о современномъ мірѣ, исходя изъ условій одной Америки и даже части ея (Соед. Шт.). Если мѣстныя условія и вліянія тамъ неблагопріятны для воспитанія и откармливанія скота, то, можетъ быть, въ другой, столь-же отдаленной окраинѣ, они окажутся несравненно болѣе благопріятными и данная отрасль, поэтому, выгодна. Чтобы полученный выводъ могъ быть приложенъ ко всѣмъ экстенсивнымъ странамъ, надо доказать, что онъ есть именно слѣдствіе условій, необходимымъ образомъ связанныхъ съ экстенсивностью хозяйства. Авторъ, правда, пытался доказать эту зависимость, но мы не можемъ признать это доказательство достаточнымъ. Такимъ доказательствомъ служить для автора сдѣланное имъ предположеніе, — что степной скотъ (не американскій въ частности, а вообще некультурной породы) потребуеть на $\frac{4}{5}$ корма болѣе, для того, чтобы достигнуть полной откормленности. — Способность къ откорму, какъ извѣстно, въ высокой степени зависитъ отъ воспитанія; конечно, правда, что высоко-интенсивный мясной скотъ, типичнымъ представителемъ ко-

того служить шортгорнская порода, при изысканномъ, но вмѣстѣ и дорогомъ воспитаніи обладаетъ способностью къ откорму въ болѣе высокой степени, чѣмъ степной. Но за то, скотъ странъ не принадлежащихъ къ наиболѣе интенсивнымъ, но все-же имѣющихъ болѣе дорогой кормъ и болѣшую степень интенсивности, чѣмъ степи, часто долженъ быть хуже, ибо эти страны вынуждены пользоваться скотомъ разносторонне, употребляя, напр., скотъ, прежде назначенія его на убой, въ работу или для производства молока, и съ этимъ скотомъ степной скотъ можетъ конкурировать успѣшно. Примѣръ — нашъ русскій, ливонскій, даже малорусскій скотъ, сравнительно съ калмыцкимъ, киргизскимъ или кубанскимъ, такъ называемымъ гулевымъ, никогда не работавшимъ скотомъ. Последнія три отродья въ гораздо большей степени склонны къ откорму ¹⁾, чѣмъ первыя, они достигаютъ и болѣе крупности, а крупность получаетъ, при современныхъ условіяхъ, большое значеніе, благодаря тому, что цѣна транспорта опредѣляется съ головы, цѣна-же животнаго по вѣсу его. Во 2-хъ, авторъ неправильно допускаетъ, что откармливаніе, какъ въ близкихъ, такъ и въ отдаленныхъ районахъ производится однимъ и тѣмъ-же кормомъ, — въ его примѣрѣ кукурузой, — тогда какъ выгоды болѣе экстенсивныхъ районовъ состоятъ именно въ возможности откармливанія на выгонахъ (или заводахъ). Но болѣе важная ошибка автора при всѣхъ этихъ сравненіяхъ та, что онъ беретъ экстенсивныя страны въ ихъ первобытномъ состояніи „района дикаго скотоводства“ Тюннена, совершенно упуская изъ виду, что проведеніе жел. дорогъ должно произвести переворотъ въ хозяйствѣ этихъ областей.

Не признавая доказательности аргументовъ Энгельбрехта, мы, однако, не отрицаемъ, что защищаемое имъ положеніе вѣрно, т. е. что страны экстенсивныя съ преобладающимъ выгоннымъ содержаніемъ скота не могутъ, въ большинствѣ случаевъ, поставлять мясо или мясныхъ животныхъ на рынки интенсивныхъ странъ или, по крайней мѣрѣ, это мясо никогда не можетъ быть такого высокаго качества, какъ высшія сорта мяса, требуемые этими рынками

¹⁾ См. статью г. Кравцова. Убойный скотъ въ Петербургѣ въ 1876—85 годахъ. Сельское хозяйство и лѣсоводство. 1886 г.

и производимые мѣстными хозяйствами. Причина этого, однако, не въ породѣ скота, — которую, вѣдь, можно перемѣнить, — а именно въ тѣхъ условіяхъ, которыя служатъ отличительными признаками экстенсивныхъ странъ — съ одной стороны, и интенсивныхъ — съ другой. По самому опредѣленію, экстенсивныя страны не имѣютъ мѣстныхъ рынковъ для сбыта мяса (въ большомъ размѣрѣ — понятно), потому должны производить для болѣе или менѣе отдаленнаго рынка интенсивной области, а отсюда возникаютъ, во первыхъ, затрудненія относительно транспорта, — затрудненія не маловажныя. Таковы, именно, при транспортѣ битаго мяса: а) значительное количество получающихся при убоѣ отбросовъ, не находящихся сбыта на мѣстѣ и не выдерживающихъ транспорта; б) значительная стоимость транспорта, вслѣдствіе необходимости специальныхъ приспособленій, препятствующихъ порчѣ продукта въ пути (холодильники); и с) пониженіе достоинства продукта вслѣдствіе транспорта, не смотря на всѣ мѣры для предупрежденія порчи его (мороженое мясо сравнительно съ парнымъ). — Конечно, можно думать, что техники удастся современемъ устранить, — если не вполне, то въ болѣе мѣрѣ, чѣмъ до сихъ поръ, — неудобства, указанные въ пунктахъ б и с; но этимъ не будутъ еще устранены всѣ затрудненія по снабженію интенсивныхъ странъ мясомъ изъ странъ экстенсивныхъ. Не говоря объ указанномъ въ пунктѣ а обстоятельствѣ, мы утверждаемъ, что, во вторыхъ, экстенсивныя страны никогда не могутъ производить такого качества мяса, какое требуется рынкомъ интенсивныхъ и производится мѣстными хозяйствами. И причина здѣсь именно въ экстенсивности, т. е. въ отсутствіи рынка. Это обстоятельство затрудняетъ правильную организацію кормленія, какъ въ періодъ самаго откармливанія, такъ, въ значительной мѣрѣ, и въ періодъ воспитанія скота. — Всякое хозяйство при современныхъ условіяхъ, чтобы быть рациональнымъ, должно быть въ извѣстной мѣрѣ одностороннимъ. Въ приложеніи къ скотоводству и кормленію это значитъ, что хозяйство производитъ только извѣстные роды кормовъ: въ интенсивныхъ районахъ кормъ, получаемый въ самомъ хозяйствѣ, долженъ представлять, прежде всего, возможно-большую массу съ единицы пространства; содержаніе или соотношеніе питательныхъ веществъ въ этомъ

кормъ имѣетъ второстепенное значеніе, такъ какъ близость рынка даетъ возможность приобрести во всякое время нужное количество такъ называемаго интенсивнаго или сдобривающаго корма, при помощи котораго легко довести отношеніе или содержаніе наиболѣе цѣнныхъ для организма питательныхъ веществъ (бѣлковъ и жировъ) до желательной или требуемой тѣмъ или другимъ назначеніемъ животнаго высоты. — Въ совершенно иномъ положеніи находятся экстенсивныя страны: рынокъ, на которомъ можно-бы приобрести сдобривающій кормъ, здѣсь отсутствуетъ или на немъ только случайно, и далеко не всегда, можно добыть кормъ требуемаго качества. Поэтому, хозяйство вынуждено произвести такой кормъ, который представлялъ-бы, такъ сказать, нормальный составъ, т. е. могъ, прежде всего, — поддерживать животное въ нормальномъ состояніи здоровья, безъ примѣси какихъ-либо приобретенныхъ извнѣ кормовъ. Конечно, хозяйство должно стремиться достигнуть, чтобы производительность скота въ желательномъ направленіи была по возможности высока; но, именно высокая производительность по отношенію къ мясности здѣсь наименѣе достижима. Для кормленія въ первой молодости, съ цѣлью развитія въ животныхъ способности къ откорму, здѣсь, правда, во многихъ случаяхъ найдется матеріалъ (молоко для телятъ); но, въ послѣдующихъ стадіяхъ развитія, когда, для развитія мясности и откармливанья, нужно прибавлять къ производимому въ хозяйствѣ корму все большія и большія количества концентрированнаго (именно — богатаго бѣлкомъ) корма, тогда задача становится обыкновенно невыполнимой. Хозяйство можетъ, конечно, производить и дома такой придаточный, концентрированный кормъ (жмыхи, барба), но, понятно, это будетъ въ огромномъ большинствѣ случаевъ одинъ родъ такого корма, а при помощи такого однороднаго корма, можно сказать, почти никогда нельзя составить такую кормовую смѣсь, которую животное способно поглощать въ достаточно большомъ количествѣ и въ теченіи столь продолжительнаго времени, чтобы достигнуть состоянія полной упитанности. По крайней мѣрѣ, это здѣсь несравненно труднѣе, чѣмъ въ интенсивныхъ странахъ, при возможности дачи разнообразныхъ, возбуждающихъ и поддерживающихъ аппетитъ животныхъ и взаимно исправляющихъ другъ друга кормовъ. Вотъ это-то,

вынужденное именно экстенсивностью, однообразие — будетъ всегда препятствовать экстенсивнымъ странамъ явиться полноправнымъ конкурентомъ по поставкѣ мяса и мясныхъ животныхъ на рынки интенсивныхъ странъ.

Въ третьихъ, имѣетъ значеніе и то, что воспитаніе, содержаніе и откармливаніе высокопроизводительныхъ мясныхъ животныхъ требуетъ значительнаго количества живого труда, а въ экстенсивныхъ странахъ, о которыхъ здѣсь можетъ идти рѣчь, населенность слаба ¹⁾ и живой трудъ часто недоступенъ въ надлежащемъ количествѣ.

Наконецъ, въ четвертыхъ, нужно имѣть въ виду и затрудненія по транспорту живого скота, на который было указано выше.

Въ заключеніе прибавимъ, что особенныя затрудненія представляетъ какъ воспитаніе такъ и транспортъ крупнаго рогатаго скота мясныхъ породъ и потому производство этого, именно, сорта мяса будетъ, на сколько можно предвидѣть будущее, всегда составлять привиллегію интенсивныхъ странъ. Этимъ, конечно, не исключается вполнѣ возможность ввоза мяса всѣхъ сортовъ изъ странъ экстенсивныхъ въ интенсивныя, но это мясо (особенно говядина) всегда будетъ низшаго сорта, чѣмъ туземное и, благодаря этому, ввозъ его не можетъ служить существеннымъ препятствіемъ для хозяйствъ интенсивныхъ странъ производить и съ своей стороны главнымъ образомъ мясо.

Мы остановились такъ долго на выясненіи этого положенія, такъ какъ оно имѣетъ большое значеніе для рѣшенія вопроса о размѣщеніи отраслей хозяйства въ современномъ мірѣ. Теперь мы можемъ возвратиться снова къ Энгельбрехту.

Положенія Энгельбрехта относительно положенія овцеводства также нельзя признать вполнѣ правильными. Если въ С. А. Соед. Штатахъ эта отрасль скотоводства не играетъ большой роли, то это, скорѣе всего, зависитъ не отъ высоты требуемой ею ин-

¹⁾ Объ экстенсивныхъ странахъ съ густымъ населеніемъ здѣсь не можетъ быть рѣчи потому, что они, какъ было указано, быстро превращаются, по проведеніи жел. дорогъ, въ интенсивныя и если-бы и могли производить мясной скотъ, то главнымъ образомъ для мѣстныхъ рынковъ, а не для вывоза въ другія области.

тенсивности, а отъ формы землевладѣнія. Здѣсь, какъ извѣстно, крупныхъ владѣній относительно мало и если существуютъ такъ называемые *cattle kings*, владѣющіе огромными пространствами ¹⁾ и огромными стадами крупнаго рогатаго скота, то вѣдь эти владѣльцы не ведутъ никакого хозяйства (земледѣльческаго) и, какъ сказано выше, стоятъ внѣ нашего разсмотрѣнія. Но помимо этого, если даже признать рациональность хозяйствъ *cattle-king*овъ, то изъ этого нельзя сдѣлать теоретическаго вывода о размѣщеніи отраслей скотоводства, такъ какъ на другихъ окраинахъ, въ мѣстностяхъ, безъ сомнѣнія, не болѣе интенсивныхъ, каковы: Австрія, Банская земля и наши заволжскія степи, — найдемъ овцеводство.

Мы не будемъ здѣсь останавливаться на вопросѣ, поставленномъ Энгельбрехтомъ: какъ дѣйствуетъ быстрое расширеніе земледѣлія на земельную ренту? и займемся этимъ ниже; здѣсь-же замѣ-

¹⁾ Большею частью, впрочемъ, какъ указываетъ Sering, не по праву законнаго приобрѣтенія, а просто захватывая, часто съ насиліемъ надъ законными владѣльцами, мѣста, занятыя ими подъ выгоны еще тогда, когда земля составляла *res nullius*—или *de jure*—государственную собственность. Sering относительно положенія овцеводства въ Соед. Штатахъ — впадаетъ въ очевидныя противорѣчія съ самимъ собою. Съ одной стороны, онъ какъ-бы соглашается съ Энгельбрехтомъ, признавая, что не естественныя, а экономическія условія, и именно требованіе „большей заботливости и вниманія,“ оттѣсняютъ овцеводство изъ западныхъ штатовъ (р. 24); съ другой стороны—онъ указываетъ, что въ атлантической С. Америкѣ овцеводство занимаетъ главнымъ образомъ „сѣверную часть аллеганскихъ горъ и особенно ихъ западный, известковый склонъ, который ни для какого другого пользованія не годенъ въ такой мѣрѣ, какъ для овцеводства“ (р. 621); и далѣе: въ Дакотѣ, Небраскѣ, Канзасѣ и Техасѣ замѣчается усиленіе разведенія шерстныхъ овецъ, благодаря возможности пользоваться „незанятыми, бесплатно (*kostenlos*) используемыми выгонами“ (627); затѣмъ на стр. 678 указывается, что владѣльцы степнаго скота слишкомъ усиленно населяли степные выгоны (*ranches*) скотомъ и вслѣдствіе этого „жалуются на ухудшеніе и разрушеніе выгоновъ, которые поправляются только медленно и во многихъ случаяхъ совсѣмъ не поправляются; вездѣ мѣсто рогатаго скота заступаетъ менѣе требовательная овца;“ и наконецъ (р. 691) снова утверждается, что „безъ сомнѣнія, распространеніе овцеводства за счетъ *Rindviehzucht* въ настоящее время обозначаетъ болѣе интенсивное использование выгоновъ: производство продукта болѣея цѣнности съ единицы пространства при затратѣ большаго количества работы“ — что, очевидно, должно обозначать увеличеніе интенсивности, хотя самъ же авторъ указываетъ, что „основной капиталъ въ овечьемъ стадѣ менѣе, чѣмъ въ стадѣ крупнаго рогатаго скота“ (тамъ-же).

тимъ только, что авторъ усматриваетъ одно изъ преимуществъ Европы передъ Новымъ Свѣтомъ въ ея густомъ населеніи, которое, по его мнѣнію, обусловливаетъ низкую рабочую плату, а это послѣднее обстоятельство позволяетъ Европѣ заняться производствомъ промышленныхъ растений (свекла, ленъ и проч.), не только для собственныхъ надобностей, но и для удовлетворенія потребностей Новаго Свѣта, который долго еще не будетъ въ состояніи добывать для себя всѣ тѣ продукты, производство которыхъ требуетъ много живого труда. Положеніе это, — вѣрное по существу, — недостаточно, однако, мотивировано, такъ какъ низкая рабочая плата еще не обозначаетъ дешеваго производства и не изъ дешевизны труда должно быть выведено это положеніе.

§ 6. Чтобы покончить съ обзоромъ мнѣній различныхъ авторовъ, намъ остается привести, наконецъ, еще разсужденія Platzmann'a ¹⁾. Онъ говоритъ о долѣ расходовъ, какую составляетъ транспортъ въ стоимости производства: „представимъ себѣ одно и тоже сельско-хозяйственное предпріятіе при возможно-одинаковыхъ физическихъ условіяхъ, но при различныхъ условіяхъ сношенія. Пусть валовой доходъ съ моргена пшеницы $= 6x$ (гдѣ x рыночная цѣна); въ тоже время стоимость транспорта единицы вѣса или объема $= y$; тогда валовой доходъ на мѣстѣ $= 6(x - y)$. Стоимость производства z складывается изъ нѣсколькихъ величинъ, именно: 1) доли основного капитала въ землѣ ($\%$ на цѣну земли, арендная плата); 2) доли капитала построекъ; 3) доли стоячаго капитала производства (инвентаря); 4) доли расхода на работу; 5) доли расхода на посѣвные сѣмена; 6) доли удобренія; 7) доли общихъ расходовъ хозяйства и наконецъ — 8) налоговъ и податей. Чистый доходъ, слѣдовательно, былъ-бы: $6(x - y) - z$, гдѣ z равно суммѣ всѣхъ расходовъ. При томъ-же урожаѣ, но другихъ хозяйственныхъ условіяхъ — чистый доходъ былъ-бы: $6(x' - y') - z' \dots$ “

„Какъ факторы, непосредственно обусловливаемые сношеніемъ, въ этихъ выраженіяхъ являются, безъ сомнѣнія, y и y' и части суммъ z и z' .“ „Изъ 8 частей фактора z , при одинаковыхъ есте-

¹⁾ Platzmann. Einfluss der Verkehrsmittel auf die Landwirthschaft Landw. Jahrbüch. B. VI. 1877. (p. 545 ff.).

ственныхъ условіяхъ, — доля основнаго капитала — процентъ на капиталъ въ землѣ, — непосредственно зависитъ отъ положенія относительно рынка (Marktlage). Если въ округѣ Гумбингенъ моргъ пшеничной земли стоитъ 100 единицъ цѣнности, а въ округѣ Дюссельдорфъ 300, то оправданіе этой разницы, по скольку она зависитъ отъ хозяйственныхъ причинъ, должно лежать въ томъ, что моргъ пшеницы на Рейнѣ допускаетъ въ три раза высшую оплату (Verwerthung), чѣмъ въ восточной Пруссіи; что, слѣдовательно, при одинаковомъ урожаѣ, на столько ниже транспортные расходы или выше рыночная цѣна, и слѣд. z (1) въ высокой степени зависитъ отъ x и y .“

Замѣтимъ на это, что включеніе этой статьи, z (1), т. е. ренты, — въ расходы, производитъ огромную путаницу и рѣшительно ничѣмъ не можетъ быть оправдано, ибо, очевидно, въ ней то, т. е. въ рентѣ, и выражается главнымъ образомъ (если не исключительно), то, что авторъ представляетъ какъ искомое, т. е. чистый доходъ (Reinertrag). Величина эта есть результатъ всего вычисления и, слѣд., ни въ какомъ случаѣ не должна быть составной частью опредѣляющей ея формулы.

Но кромѣ того, Platzmann отождествляетъ процентъ на капиталъ въ землѣ съ рентой, что опять ничѣмъ не оправдывается. Самъ-же авторъ нѣсколькими страницами ранѣе (р. 530), говоря объ одномъ, приводимомъ имъ для примѣра, хозяйствѣ, выражается такъ: „здѣсь невыгодны — очень высокія цѣны земли, *являющіяся слѣдствіемъ чрезвычайно сильнаго раздробленія земли*;“ слѣд., заключаемъ мы, цѣна здѣсь не соотвѣтствуетъ рентѣ, т. е. процентъ на капиталъ, выражающій цѣну земли, будетъ выше ренты.

„Долю z (2) — процентъ капитала построекъ, какъ разнующуюся незначительно мы оставимъ въ сторонѣ,“ продолжаетъ авторъ, не объясняя, однако, почему-же эта доля капитала должна быть приблизительно одинакова въ обоихъ сравниваемыхъ случаяхъ. „Доля z (3) — процентъ на стоячій (инвентарный) капиталъ, соразмѣряется, прежде всего, съ интенсивностью производства (?), т. е. съ тѣмъ, много-ли имѣется живого и мертваго инвентаря, много-ли обращается въ хозяйствѣ корма, примѣняется удобренія

и проч. Мы должны были-бы, строго говоря, взять совершенно однородныя предпріятія, которыя имѣютъ различную интенсивность только вслѣдствіе неодинаковой цѣнности ихъ продуктовъ. Но такимъ образомъ мы удалились-бы отъ дѣйствительности, такъ какъ весьма вѣроятно, что пшеница культивируется въ округѣ Гумбиненъ въ такой системѣ полеводства, при которой, благодаря включенію въ сѣвооборотъ нѣсколькихъ выгонныхъ клиньевъ, скотоводство ведется болѣе экстенсивно и сберегается въ удобреніи, равно какъ имѣется менѣе мертваго инвентаря и т. д., — и тѣмъ не менѣе пшеница можетъ давать урожаи, равные урожаямъ ея при интенсивномъ скотоводствѣ, разведеніи кормовъ и проч. Фактъ тотъ, что стремленіе востока — понизить стоимость производства — есть слѣдствіе низкихъ цѣнъ продуктовъ полеводства и скотоводства, цѣны же, въ свою очередь, находятся въ зависимости отъ разстоянія рынка.“ „Но низкая стоимость производства тождественна съ малымъ капиталомъ производства и потому z (3) находится въ высокой степени въ зависимости отъ x и y .“

Въ этомъ разсужденіи поражаетъ, прежде всего, включеніе въ *stehendes Betriebskapital* такихъ величинъ, которыя обыкновенно сюда не относятся; таковы: расходы на кормъ, навозъ и проч. Конечно, эти величины частью зависятъ отъ инвентарнаго капитала (скота), но и тутъ, напр., навозъ является въ скотоводствѣ статьей дохода, а не расхода, и включеніе его въ одну рубрику съ инвентаремъ не имѣетъ никакого основанія. Точно также и подчеркнутое нами заключеніе автора, — рѣшительно ни на чемъ не основано, какъ мы, надѣемся, достаточно ясно показали уже выше; а вмѣстѣ съ тѣмъ и выводъ автора, что z (3), — (составляющее, по смыслу поясненій автора, долю нивентарнаго капитала, сложенную съ постоянной частью оборотнаго капитала), находится въ большой зависимости отъ x (цѣны продукта) и y — (стоимости транспорта) не вѣрно, въ томъ смыслѣ, какой желаетъ придать ему авторъ, — т. е. вовсе не обязательно, чтобы параллельно паденію x и возрастанію y , уменьшалось и z (3).

Авторъ продолжаетъ. „Доля z (4)“ — (доля затратъ на работу, или переменный капиталъ) „для одного и того-же культурнаго растенія (здѣсь пшеницы) съ одной стороны зависитъ отъ сум-

мы отдѣльныхъ рабочихъ операций (Arbeitsleistungen), а съ другой — отъ цѣны работы. Болѣе интенсивная культура, — напр. при чередованіи пшеницы съ корнеплодами, — предполагающая болѣе тщательную и болѣе глубокую обработку, при болѣе быстрой смѣнѣ растений и усиленномъ примѣненіи удобрения, — скорѣе увеличить число отдѣльныхъ рабочихъ манипуляцій (Arbeitsleistungen); во всякомъ случаѣ, однако, работа человѣка и животныхъ будетъ болѣе экономично использована, благодаря примѣненію машинъ, и работа, принимая во вниманіе большую производительность (Leistung) труда, обойдется не дороже.“ Эта фраза, очевидно, должна обозначать, что, съ увеличеніемъ интенсивности хозяйства, работа становится производительнѣе, вслѣдствіе примѣненія машинъ, что, однако, совсѣмъ невѣрно, ибо увеличеніе интенсивности можетъ и не соединяться съ увеличеніемъ примѣненія машинъ. Но, выставивъ это положеніе, авторъ спѣшитъ уничтожить его слѣдующей тирадой: „Но такъ какъ въ областяхъ, богатыхъ путями сообщенія (verkehrsreich), болѣе высокая цѣна жизненныхъ средствъ *большою частью* (курсивъ автора) совпадаетъ съ болѣе высокимъ запросомъ на рабочую силу и болѣе разнообразіемъ въ занятіяхъ населенія и слѣд. и съ высшей рабочей платой, то для болѣе интенсивнаго хозяйства мы имѣемъ право оцѣнить каждую отдѣльную рабочую операцію (Leistung) выше (чѣмъ для менѣе интенсивнаго) и считать эту оцѣнку находящейся въ прямой зависимости отъ фактора y .“ Выводъ, опять таки, недостаточно обоснованный: конечно, можетъ быть, что каждая операція въ болѣе интенсивномъ хозяйствѣ обойдется дороже, чѣмъ въ менѣе интенсивномъ, въ зависимости отъ указанныхъ авторомъ причинъ; но этого можетъ и не быть, если производительность труда возрасла болѣе значительно, чѣмъ стоимость рабочей силы.

Продолжая далѣе разборъ составляющихъ z величинъ, авторъ говоритъ: „Факторъ z (5) (доля посѣвного сѣмени) при равной густотѣ посѣва зависитъ только отъ x и y .“ Болѣе трудности представляетъ, по автору, опредѣленіе z (6) — доли удобрения. Эта доля зависитъ и при одинаковыхъ качествахъ почвы отъ всего способа хозяйствованія и, напр., при половинномъ только числѣ головъ скота получится и половинная только масса навоза, и чтобы „при

одинаковомъ резервуарѣ и одинаковой поглотительной способности производить постоянно одинаковое количество гектолитровъ пшеницы, нужно, чтобы или поля удобрялись неодинаково или смѣна ихъ (Umtrieb) настолько была замедлена, чтобы сдѣлалось возможнымъ естественное возмѣщеніе, что, конечно, достижимо посредствомъ введенія выгонныхъ клинцевъ, при чемъ, безъ сомнѣнія, доля навоза можетъ быть меньше въ томъ случаѣ, когда часть его произведена на самомъ пару. Но за то навозъ въ стойлѣ обойдется тѣмъ дороже, чѣмъ ниже будутъ оплачиваться продукты скотоводства (?), потому, при экстенсивномъ хозяйствѣ, онъ можетъ быть дороже, не столько вслѣдствіе низкой цѣны продуктовъ, сколько вслѣдствіе плохаго использованія питательныхъ веществъ при экстенсивномъ кормленіи. При всемъ томъ, на сторонѣ экстенсивнаго хозяйства остается меньшее потребленіе навоза и это уменьшеніе расходовъ производства предписывается здѣсь невозможностью высокой оплаты (Verwerthung) продуктовъ и находится, слѣд., опять въ тѣсной связи съ x и y .^а — Все это разсужденіе о стоимости навоза и вліяніи его на стоимость производства представляется намъ и крайне темнымъ и мало доказательнымъ. Авторъ разсуждаетъ такъ, какъ будто вопросъ о способахъ опредѣленія стоимости навоза давно рѣшенъ и на этотъ счетъ не существуетъ никакихъ сомнѣній и разногласій. Между тѣмъ, это одинъ изъ самыхъ темныхъ и до сихъ поръ неразрѣшенныхъ вопросовъ; по крайней мѣрѣ, ни одно изъ массы предложенныхъ рѣшеній нельзя считать общепризнаннымъ. Кромѣ того, авторъ совершенно забываетъ объ искусственныхъ тукахъ, которые, очевидно, не могутъ быть подведены подъ это разсужденіе.

Относительно, наконецъ, послѣднихъ двухъ составныхъ частей z , — именно доли общихъ расходовъ, z (7), и доли налоговъ, z (8), подъ именемъ которыхъ авторъ разумѣетъ именно земельные налоги, налогъ на постройки и на промысла (Gewerbesteuer), онъ находитъ возможнымъ прямо порѣшить, что они зависятъ отъ x и y . — Мы же замѣтимъ, что величину налоговъ (z 8) практики, конечно, по справедливому выраженію Дрекслера, отнесутъ всегда къ расходамъ производства, но въ научномъ изслѣдованіи о величинѣ ренты или зависимости этой величины отъ путей сообщ-

щенія едва-ли это умѣстно. Авторъ заключаетъ, что предъидущими разсужденіями онъ показалъ, что почти всѣ составныя части расхода (z) существенно зависятъ отъ величины транспортных расходовъ. „Этимъ,“ прибавляетъ онъ, „мы едва-ли сказали что-нибудь новое, послѣ того, что сказалъ старый мастеръ Тюненъ въ своемъ „Уединенномъ Государствѣ,“ такъ какъ онъ построилъ свои полевые системы именно на предположеніи возрастанія транспортных расходовъ по мѣрѣ удаленія отъ рынка.“ Если эта характеристика выводовъ автора, сдѣланная имъ самимъ,—вѣрна, то значить во всѣхъ его разсужденіяхъ о вліяніи транспортных расходовъ очень мало такого, что было-бы приложимо къ современнымъ условіямъ транспорта, а потому онѣ по меньшей мѣрѣ излишни. Только благодаря такому отношенію, автору кажется, что опредѣлить долю вліянія путей сообщенія на результатъ хозяйства въ абстрактномъ случаѣ, который не принимаетъ во вниманіе всѣхъ другихъ вліяній, совсѣмъ не трудно, а трудность заключается въ отдѣленіи этой доли въ конкретномъ случаѣ, гдѣ рядомъ съ различіемъ въ путяхъ сношенія обнаруживается вліяніе почвы, климата и проч.

Однако, Platzmann не могъ, конечно, не замѣтить, что въ настоящее время дѣло стоитъ совсѣмъ иначе; но, при недостаткѣ теоретическаго освѣщенія, взглядъ его является крайне одностороннимъ. „Въ послѣднее время, говоритъ онъ, благодаря желѣзнымъ дорогамъ и специально дифференціальнымъ тарифамъ, вліяніе фактора „транспортъ“ (y — въ его формѣ) „сдѣлалось столь значительно, что мы видимъ теперь большіе производительные районы въ безплодной борьбѣ противъ конкуренціи болѣе отдаленныхъ странъ (Hinterländer) и, вслѣдствіе этого, уменьшеніе значенія въ нихъ тѣхъ культуръ, которыя раньше были рентабельны.“ Иллюстраціей служить сравненіе величины чистаго дохода въ провинціяхъ: Пруссіи, Саксоніи и Рейнской при условіи существовавшихъ въ нихъ въ періодъ 1860—70 г. г. цѣнъ на хлѣбъ и при равныхъ урожаяхъ, хотя и при различной величинѣ расходовъ. Результатъ, разумѣется, получается не въ пользу интенсивныхъ странъ, откуда авторъ заключаетъ, что „и болѣе высокія рыночныя цѣны еще недостаточны, чтобы, при условіи развитыхъ сно-

шеній поддержать данную культуру; должна присоединиться еще высшая производительность, производство большого количества зерна и соломы.“ Но и это еще недостаточная помощь, такъ какъ авторъ думаетъ, что расходы по производству съ увеличеніемъ интенсивности растутъ быстрѣ валового дохода. „Являются, слѣд., уже двѣ причины, могущія затруднить извѣстныя культуры въ болѣе интенсивныхъ условіяхъ; это именно, съ одной стороны, жел. дороги съ ихъ дифференціальными тарифами, противодействующіе поднятію мѣстныхъ цѣнъ, особенно хлѣба, съ другой, — увеличеніе стоимости производства, вслѣдствіе повышенія цѣнъ пищи, работы, земли и средствъ эксплуатаціи (Betriebsmittel), которое идетъ быстрѣ, чѣмъ мы въ состояніи поднять производительность почвы.“ Въ силу этого, слѣдовательно, разность въ его формулѣ, при различныхъ степеняхъ интенсивности, сближается и это, по мнѣнію автора, подтверждаетъ, что „законъ, по которому система хозяйства въ высокой степени зависитъ отъ разстоянія производителя отъ рынка, существенно нарушается современными путями сообщенія.“ Поэтому является особенно благодарной задачей изслѣдовать, „гдѣ вліяніе мѣстнаго производства, естественной связи производителя съ рынкомъ, еще въ болѣе мѣрѣ отражается на цѣнахъ, и гдѣ, наоборотъ, преимущественное значеніе получаютъ международныя сношенія, гдѣ, слѣд., естественная доля транспортных расходовъ нарушается слишкомъ низкими, — именно дифференціальными, — тарифами.“ Авторъ думаетъ достигнуть рѣшенія этой задачи путемъ сопоставленія колебанія цѣнъ главнѣйшихъ земледѣльческихъ продуктовъ съ колебаніями ихъ урожаевъ. Этотъ приемъ, конечно, можетъ показать, что одни продукты въ болѣе, другіе въ меньшей мѣрѣ зависятъ отъ международнаго рынка ¹⁾ и такимъ

¹⁾ Именно только болѣе или менѣе, ибо при условіи развитыхъ сношеній не существуетъ ни одной отрасли производства, относительно которой можно было-бы сказать, что цѣны продуктовъ ея опредѣляются исключительно мѣстными условіями производства: эти условія являются опредѣлителями цѣны продукта, пока эта цѣна не переходитъ за извѣстный предѣлъ, по достиженіи котораго становится выгодно для другихъ странъ доставлять свой продуктъ на рынокъ, — и амплитуда колебанія въ сторону повышенія цѣнъ — все болѣе съуживается для *всѣхъ продуктовъ* по мѣрѣ удешевленія транспорта и улучшенія техники производства во всѣхъ странахъ.

образомъ дать нѣкоторыя указанія относительно того, какіе продукты наиболѣе удобно воздѣлывать въ окрестности даннаго рынка. Но, во 1-хъ, условія зависимости цѣны продукта отъ того или другого фактора для каждаго болѣе значительнаго рынка будутъ до нѣкоторой степени различны, смотря по его положенію относительно международнаго рынка; во 2-хъ, условія воздѣлыванія того или другого растенія или вообще производства того или другого продукта будутъ также различны, въ зависимости отъ почвы, климата, населенія и другихъ факторовъ. Въ третьихъ, возможность или невозможность конкуренціи, при условіи всемірнаго рынка, обуславливается не только условіями даннаго интенсивнаго района, но и условіями конкурирующихъ на рынкѣ экстенсивныхъ странъ. Въ виду всего этого, мы думаемъ, что употребленный Platzmann'омъ пріемъ, даже мало пригоденъ при обсужденіи вопроса объ организаціи того или другого частнаго хозяйства, положеніе котораго во всѣхъ отношеніяхъ — совершенно точно извѣстно организатору. Но онъ совершенно не годится для теоретическаго изслѣдованія вліянія путей сообщенія на хозяйство, хотя-бы только интенсивныхъ странъ: для рѣшенія этого общаго вопроса потребовалось-бы разсмотрѣть детально условія, не только каждой большой страны, но каждаго, отличающагося какими-либо особенностями, округа каждой страны, а это (не говоря уже о физической невыполнимости этой задачи) — дало-бы, въ концѣ концовъ, такое разнообразіе отвѣтовъ на вопросъ, что вывести изъ нихъ какое-либо правило можно было-бы только въ самыхъ общихъ чертахъ, нивелировавъ, слѣд., опять тѣ мѣстныя вліянія, которыя вызывали въ томъ и другомъ случаѣ отклоненія въ ту или другую сторону. Такимъ образомъ, тѣ элементы, которые послѣ такой нивелировки остались-бы дѣйствующими, будутъ заключаться въ тѣхъ общихъ всѣмъ интенсивнымъ странамъ условіяхъ, которыя совершенно ясны и безъ такого сложнаго изслѣдованія, какое предлагаетъ (и отчасти выполнилъ относительно нѣкоторыхъ нѣмецкихъ областей) Platzmann.

Лучшее доказательство вѣрности нашего заключенія даетъ само изслѣдованіе Platzmann'a и выводы, которые онъ изъ него сдѣлалъ. Вотъ эти выводы (1. с. р. 627).

„а) Цѣны хлѣба (особенно ржи и пшеницы) повысились

съ начала столѣтія до 70-хъ годовъ“ (къ которымъ относится исследование) „далеко не въ такой мѣрѣ, какъ цѣны другихъ земледѣльческихъ произведеній, именно продуктовъ животноводства, а эти, — въ свою очередь, — не въ такой мѣрѣ, какъ цѣна земли, рабочая плата, затрата капитала на эксплуатацію; такъ что, въ виду понизившейся цѣнности денегъ, цѣны хлѣба скорѣе остались безъ переменъ, если не упали.

б) Въ различныхъ странахъ, производящихъ при весьма различныхъ физическихъ и хозяйственныхъ условіяхъ, а слѣд., и при весьма различной стоимости продукта ¹⁾, цѣны хлѣба стремятся приблизиться къ общей международной цѣнѣ, которая образуется на всемірномъ рынкѣ, какъ равнодѣйствующая изъ предложенія всѣхъ производящихъ странъ и запроса всѣхъ потребителей; это уравненіе цѣнъ выражается тѣмъ сильнѣе, чѣмъ болѣе обнаруживается нивелирующее дѣйствіе новѣйшихъ способовъ сношенія, именно жел. дорогъ и дифференціальныхъ тарифовъ, биржи, телеграфовъ и проч.

с) Что это выравниваніе цѣнъ хлѣбовъ, безъ сомнѣнія, идетъ гораздо далѣе, чѣмъ одновременное уравненіе цѣнъ факторовъ производства: почвы, рабочей платы, процента и проч. въ различныхъ производительныхъ районахъ; цѣны этихъ факторовъ слѣдуютъ еще въ болѣшей мѣрѣ мѣстнымъ вліяніямъ: различію въ густотѣ и родѣ занятій населенія, въ раздѣленіи и пользованіи земельной собственностью, физическихъ свойствахъ почвы, въ климатѣ и пр.“

Пунктъ d) посвящается пошлинамъ, при чемъ авторъ высказывается за свободу торговли, особенно хлѣбомъ. Переходимъ къ слѣдующему пункту:

е) „Потому сельское хозяйство этихъ странъ“ (т. е. европейскаго запада) „должно опереться на самопомощь; это значитъ оно должно использовать возможно полно существующія природныя (von Haus aus) или появившіяся, вслѣдствіе усиленія сношеній,

¹⁾ Хотя авторъ вездѣ говоритъ о стоимости производства или расходахъ производства (Productionskosten), но то, что онъ разумѣетъ подъ этимъ терминомъ, болѣе соответствуетъ понятію о цѣнности, ибо включаетъ, кромѣ расходовъ, и процентъ на капиталъ и ренту.

средства, и, слѣд., оно должно еще лучше изучить и лучше использовать естественныя преимущества положенія, климата и почвы и особенно воздуха (?) и воды, для чего, конечно, нужно еще улучшение въ законодательномъ регулированіи примѣненія ея“ (воды, — очевидно); „что оно, кромѣ того, должно обратить больше вниманія на культуру такихъ растений и эксплуатацію такихъ отраслей животноводства, цѣнность продуктовъ которыхъ въ меньшей степени зависитъ отъ международнаго рынка и болѣе опредѣляется мѣстными особенностями даннаго района и предпочтеніемъ населенія.“

Предъидущіе пункты составляютъ результатъ первой части изслѣдованія автора. Во 2-й части, онъ, по его словамъ, стремится показать, на сколько осуществимы или частью уже осуществились тѣ измѣненія въ хозяйствахъ, которыя онъ считаетъ рациональными. Въ дальнѣйшихъ пунктахъ, долженствующихъ изображать выводы изъ изслѣдованія, указаны, однако, только тѣ приемы, при помощи которыхъ онъ стремился достигнуть результата. Мы уже указывали выше эти приемы, потому не будемъ возвращаться здѣсь къ этому. Скажемъ только, что авторъ посвятилъ довольно значительную часть своей второй части разсужденіямъ о вредоносномъ дѣйствіи съ одной стороны дифференціальныхъ тарифовъ желѣзныхъ дорогъ и тому, какъ избавиться отъ этого вреда, съ другой стороны — торговлѣ на срокъ или на разницу — (*Differenzgeschäft*), обсуждая при этомъ вліяніе этихъ приѣмовъ тарификаціи и торговли почти исключительно съ точки зрѣнія ихъ вреда и не пояснивъ другой стороны, а главное, — причины, вызывающей необходимость дифференціальныхъ тарифовъ.

Такимъ образомъ, всѣ выводы автора сводятся къ приведеннымъ выше положеніямъ, потому мы и остановимся только на нихъ. *Относительно пункта а:* Если признать вѣрность указываемаго въ этомъ пунктѣ факта, то этимъ вовсе не доказывается то, что авторъ хочетъ доказать, хотя и не договариваетъ. Смыслъ этого утвержденія тотъ, что стоимость или цѣнность производства въ интенсивныхъ странахъ увеличилась. Мы полагаемъ, что послѣ сказаннаго объ этомъ въ главѣ о цѣнахъ и въ другихъ мѣстахъ этого сочиненія, намъ остается только напомнить, что это пред-

ставленіе объ увеличеніи стоимости производства — невѣрно, а по отношенію къ цѣнности по меньшей мѣрѣ не доказано.

Переходимъ поэтому къ *пункту b*. Здѣсь констатируется нивелированіе цѣнъ, — фактъ, который, какъ мы видѣли, можно было предсказать à priori; но нашъ авторъ, невѣрно понимая стоимость производства, дѣлаетъ здѣсь крупную ошибку, такъ какъ по его разсужденію выходитъ, что цѣнность продукта, опредѣляемая, по его мнѣнію, спросомъ и предложеніемъ, въ разныхъ областяхъ весьма различна, тогда какъ мы видѣли, что эта цѣнность именно стремится къ уравниванію.

Относительно *пункта c* слѣдуетъ сказать тоже, что и относительно *a*, ибо онъ представляетъ ничто иное, какъ переложеніе или скорѣе продолженіе *пункта a*; потому мы на этомъ останавливаться не будемъ.

Такъ какъ и *пунктъ d* не имѣетъ существеннаго отношенія къ дѣлу, то остается, слѣд., одинъ *пунктъ e*. Этотъ-же *пунктъ* какъ нельзя лучше подтверждаетъ то, что мы сказали выше о выводахъ, которые возможны изъ такого рода изслѣдованій. Это такое шаблонное положеніе, что невольно напрашивается вопросъ: стоило-ли ради такого вывода предпринимать такую трудную работу, какую выполнилъ авторъ? ¹⁾.

Такимъ образомъ, мы не находимъ у Platzmann'a ни указанія на расположеніе хозяйствъ подѣ влияніемъ новыхъ путей сообщенія, ни указанія на влияніе всѣхъ измѣненій въ хозяйствѣ на ренту: нельзя считать разсужденія о соотношеніи между Reiner-

¹⁾ Слѣдовало-бы, можетъ быть, прибавить, что это положеніе и не исполнѣ вѣрно, такъ какъ устанавливаетъ не малозначительную, очевидно, группу продуктовъ, цѣнность которыхъ опредѣляется „мѣстными особенностями“ и „предпочтеніемъ населенія“, а не общими законами опредѣленія цѣнностей. Не говоря о „предпочтеніи населенія“, — вставленномъ, по видимому, только для красоты слога, — и „мѣстныя особенности“ могутъ имѣть значеніе только въ томъ смыслѣ, что данная область исключительно благоприятна производству данного продукта. Такихъ продуктовъ и такихъ областей становится все меньше, чѣмъ далѣе идетъ улучшеніе транспорта и техники производства. При томъ исключительный продуктъ (шампанское или рейнское вино и т. п.), конечно, никогда не можетъ быть массовымъ продуктомъ и служить предметомъ производства цѣлыхъ областей.

trag и транспортными и иными расходами за указанія на измѣненія ренты, ибо *Reinertrag* автора можетъ изображать только то, что принято называть предпринимательскимъ доходомъ, такъ какъ рента и проценты въ видѣ опредѣленныхъ величинъ введены въ расходъ. Въ силу всѣхъ этихъ соображеній, мы считаемъ себя вправѣ сказать, что сочиненіе *Platzmann'a* не разрѣшаетъ поставленной имъ себѣ задачи.

§ 7. Сопоставляя разсужденія различныхъ авторовъ относительно вліянія на сельское хозяйство путей сообщенія, главнымъ образомъ желѣзныхъ дорогъ, находимъ, что, не смотря на нѣкоторое несходство въ ихъ отзывахъ, можно найти и общія всѣмъ мнѣнія. Такъ, что касается размѣщенія различныхъ отраслей хозяйства, то какъ г. Чупровъ, такъ и *de Foville* и *Sax* и даже *Platzmann* (у котораго это выражено наименѣе ясно), указываютъ, что различныя отрасли стремятся занять наиболѣе соотвѣтствующія имъ мѣстности, частью по естественнымъ условіямъ (почвѣ и климату), частью же по условіямъ экономическимъ, изъ коихъ на первое мѣсто выдвигаются населенность и отдаленность отъ рынка. Болѣе односторонне разсужденіе объ этомъ *Энгельбрехта*, который разсматриваетъ распредѣленіе отраслей хозяйства исключительно съ точки зрѣнія интенсивности ¹⁾.

Въ свою очередь *Sax*, хотя не указываетъ точно, какъ должны размѣститься отрасли хозяйства, но находитъ, что „концентрическіе производственные районы“ должны сохраниться; слѣдовательно, какъ будто должны сохраниться въ томъ видѣ, въ какомъ ихъ нарисовалъ Тюненъ. *Platzmann* тоже упоминаетъ мимоходомъ о возможности сохраненія Тюненовскихъ круговъ и при теперешнихъ способахъ сношенія и видитъ причину нарушенія ихъ

¹⁾ *Энгельбрехтъ*, впрочемъ, позже напечаталъ другую работу (*Standort der Landwirthschaftszweige in Nord-Amerika. Landw. Jahrbuch. B. XII. 1883*), гдѣ онъ, разсматривая распредѣленіе отраслей хозяйства (главнымъ образомъ скотоводства) въ Соед. Штатахъ, указываетъ и на вліяніе климата на это распредѣленіе. Но, по существу, цитированная нами работа представляетъ какъ-бы конспектъ только-что названной, съ тою разницею, что въ этомъ конспектѣ авторъ пытается поставить вопросъ теоретически, не довольствуясь простымъ констатированіемъ существующихъ въ Америкѣ фактовъ.

единственно въ существованіи дифференціальныхъ тарифовъ, при помощи которыхъ отдѣльныя мѣстности „просто-таки вырываются изъ органической связи и относительно оплаты своихъ продуктовъ смѣщаются съ своего мѣста (*deplacirt*)“ (р. 587).

Что касается той спеціализаціи, о которой особенно ясно говорятъ de Foville и г. Чупровъ, то она, конечно, до нѣкоторой степени существуетъ, т. е. мѣстности, естественныя условія которыхъ представляютъ удобства для извѣстныхъ спеціальныхъ культуръ, — по понятнымъ причинамъ, — съ развитіемъ сношеній обращаются въ болѣе мѣрѣ, если не исключительно, къ производству того спеціальнаго продукта, культурѣ котораго наиболѣе содѣйствуютъ мѣстные естественные факторы. Повидимому, однако, авторы, которые говорятъ о спеціализаціи производства или „международномъ раздѣленіи труда“ въ производствѣ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, придаютъ этой спеціализаціи болѣе значенія, чѣмъ слѣдуетъ, и во всякомъ случаѣ не точно ограничиваютъ сферу возможной спеціализаціи. Говоря, напр., что „плодородныя равнины Америки взяли на себя спеціальную работу снабженія пшеницей старой Европы,“ которая, въ свою очередь, перешла къ высшимъ культурамъ, или что „культура хлѣба вытѣсняется цивилизаціей“, или, наконецъ, что „область вольнаго хозяйства (подъ которымъ разумѣютъ огородное хозяйство и садоводство) раздвигается на цѣлыя страны“, — придаютъ, думаемъ мы, слишкомъ большое значеніе названной спеціализаціи. Если вѣрнѣе сдѣланный нами выше выводъ, что желѣзныя дороги (улучшенные пути) вынуждаютъ переходъ къ высшей рациональности, сопряженной съ одной стороны съ высшей интенсивностью, а съ другой — съ болѣе разнообразіемъ въ полевой особенно культурѣ, то, очевидно, нельзя говорить, что та или другая область взяла на себя обязанность снабжать міръ пшеницей или шерстью и т. п. Говоря такъ, принимаютъ временное, переходное, можетъ быть даже отчасти случайное состояніе за необходимое слѣдствіе и окончательный результатъ воздѣйствія расширенія сношеній. На сколько спеціализація дѣйствительно возможна, мы сейчасъ увидимъ, но что ей придали слишкомъ широкое значеніе, показываетъ напримѣръ то, что говоритъ г. Чупровъ о спеціализаціи въ области животновод-

ства: производство молочныхъ продуктовъ, говоритъ онъ, отдѣляется отъ производства мяса, а послѣднее — въ области овцеводства отъ производства шерсти. Это положеніе, однако, фактически невѣрно. Скорѣе слѣдуетъ сказать, что въ области животноводства главное стремленіе обращено теперь на производство мяса и все остальные продукты являются въ значительной мѣрѣ побочными. Это выражается въ томъ, во 1-хъ, что крупный рогатый скотъ, поступавшій прежде къ мяснику только тогда, когда отслужилъ свою службу или въ качествѣ рабочаго, или въ качествѣ молочнаго, теперь все рѣже служитъ для работъ и если продолжаетъ еще служить молочнымъ, то, съ одной стороны, потому, что соотвѣтствующая функція его организма не можетъ быть подавлена безъ вреда для размноженія его; съ другой-же, — служба молочнымъ въ теченіи меньшаго чѣмъ прежде періода, онъ воспитывается съ молоду такъ, и содержится въ періодъ молочности въ такомъ состояніи, чтобы приготовленіе его на убой не требовало много времени и чтобы, слѣдовательно, онъ могъ почти въ всякій моментъ быть обращенъ въ мясо. Во 2-хъ, та-же тенденція проглядывается и въ овцеводствѣ, не только въ видѣ выращиванія чисто-мясныхъ овецъ, а и въ дѣлѣ содержанія шерстныхъ стадъ, которыя получаютъ такое воспитаніе, чтобы также современемъ дать возможно болѣе мяса, по скольку, по крайней мѣрѣ, это совмѣстимо съ полученіемъ желательнаго качества и количества шерсти. Конечно, указываемыя измѣненія выражаются рѣзко пока только въ странахъ интенсивныхъ и могутъ быть приняты отчасти за выраженіе той специализаціи отраслей скотоводства, на которую указываетъ г. Чупровъ. Однако, на самомъ дѣлѣ, это преобразование скота есть прямой результатъ лучшаго кормленія вообще, которое, въ свою очередь, является результатомъ распространенія культуры кормовыхъ растений, послѣднее же, наконецъ, есть выполненіе требованія раціональности по отношенію къ производству чисто растительныхъ продуктовъ. Поэтому, нельзя, кажется намъ, отрицать, что и болѣе мясность животныхъ есть также только результатъ увеличенія раціональности хозяйствъ ¹⁾.

¹⁾ Это увеличеніе производства мяса не значитъ, однако, что производство и потребленіе другихъ продуктовъ животноводства уменьшается.

Главный недостатокъ всѣхъ этихъ разсужденій о размѣщеніи сельскохозяйственныхъ отраслей, составляетъ, по нашему мнѣнію, недостаточное вниманіе къ вліянію самихъ современныхъ путей сообщенія, особенно на нѣкоторыя стороны экономической жизни. Таково, во 1-хъ, вліяніе на развитие и распредѣленіе промышленности, которое проявляется въ томъ, что мы опредѣлили терминомъ „разсѣяніе промышленности“, т. е. въ образованіи мѣстныхъ центровъ въ несравненно большемъ количествѣ, чѣмъ это имѣло и могло имѣть мѣсто при прежнихъ способахъ сношеній. Во 2-ыхъ, въ связи съ только что указаннымъ явленіемъ, измѣняется и характеръ земледѣлія: во всѣхъ областяхъ, находящихся подъ вліяніемъ мірового рынка, является необходимость ввести раціональный съ технической стороны сѣвооборотъ, а это недостижимо иначе, какъ путемъ увеличенія разнообразія культуръ, т. е. такого положенія дѣла, которое противодѣйствуетъ въ нѣкоторой мѣрѣ спеціализаціи производства. Очевидно, благодаря этому обстоятельству, расположеніе производительныхъ поясовъ будетъ весьма сильно отклоняться отъ первоначальной Тюненовской схемы и указаніе Sax'a, будто-бы пояса эти сохранятся, совершенно лишено основанія.

§ 8. Безъ сомнѣнія, именно увеличеніе числа и размѣровъ городскихъ, неземледѣльческихъ поселеній, будетъ самой рѣзкой отличительной чертой между современнымъ міромъ и первоначальной Тюненовской схемой уединеннаго государства. Здѣсь умѣстно будетъ напомнить, что Тюненъ въ 2-ой части своего труда пытается рѣшить задачу, какъ измѣнится расположеніе хозяйственныхъ районовъ, или вообще строй хозяйства въ уединенномъ государствѣ, при условіи существованія не одного, а многихъ, хотя и меньшей величины городовъ (*Der isolirte Staat. II Theil 2-é Abtheilung. Rostock 1863, p. 115 ff. Aenderungen in den*

Напротивъ, имѣются совершенно опредѣленные данныя, указывающія на увеличеніе ихъ потребленія. Такъ, приведенныя выше цифры молочнаго скота для Саксоніи указываютъ на возрастаніе производства молока, особенно, если принять во вниманіе увеличеніе производительности коровъ. По вычисленіямъ Reunig'a потребленіе молока въ Саксоніи между 1847 и 1864 г. возрасло на 2,44%, а населеніе росло только на 1,7% (очевидно, ежегодно, хотя по изложенію Roth (l. c. p. 163) можно принять это за приростъ во весь періодъ,—что, безъ сомнѣнія, ошибочно).

Voraussetzungen und Annahmen). Вотъ какъ онъ представлялъ себѣ эти измѣненія: „1) Государство, разсмотрѣнное въ I-ой части (которое мы будемъ обозначать черезъ А), пусть будетъ окружено песчаной пустыней, а не способной къ воздѣлыванію пустошью. 2) Въмѣсто одного большого города по равнинѣ разсѣяны (правильно, примѣрно въ трехъ миляхъ одинъ отъ другого) много маленькихъ, одинаковаго размѣра городовъ. 3) Цѣна хлѣба и всѣхъ земледѣльческихъ произведеній во всѣхъ городахъ одинакова и именно 1½ талера (шефф. ржи). Каждый городъ имѣетъ свои горные и соляные промыслы. 4) Равнина имѣетъ не только одинаковое повсюду плодородіе, но и воздѣлывается вездѣ по одной системѣ хозяйства и при одномъ и томъ-же способѣ эксплуатаціи ¹⁾).

Обращаясь къ вопросу, какія причины будутъ вызывать здѣсь происхожденіе ренты и какъ велика будетъ послѣдняя, Т., основываясь на цѣнахъ въ разныхъ областяхъ Пруссіи, приходитъ къ выводу, что густое населеніе и присутствіе многихъ небольшихъ городовъ (какъ въ Рейнской провинціи) дѣйствуетъ на цѣну хлѣба подобно близости большого города, т. е. цѣна хлѣба тамъ выше, чѣмъ въ менѣе густо населенныхъ и лишенныхъ городовъ областяхъ. Объясненіе этого явленія онъ находитъ въ томъ, что пониженіе интенсивности хозяйства, ведущее необходимо къ уменьшенію продукта, вызываетъ здѣсь прямой недостатокъ въ хлѣбѣ и потому цѣна его снова повышается (хотя-бы она и понизилась временно), а вмѣстѣ съ тѣмъ дѣлается возможной та интенсивность, которая, по Тюнену, и вызываетъ вздорожаніе продукта. Предѣлъ раціональнаго повышенія интенсивности, по мнѣнію Тюнена, представляетъ, именно, приложеніе такого количества труда, при которомъ послѣдній приставленный къ дѣлу работникъ какъ разъ только окупаетъ свое содержаніе цѣною излишне добытаго имъ продукта. „Хотя этотъ послѣдній работникъ, говоритъ Тюненъ, не приноситъ хозяину барыша, но каждый изъ ранѣе приставленныхъ работниковъ производитъ больше послѣдняго и эти избытки ихъ продукта, срав-

¹⁾ „Und dem Gleichen Wirthschaftsbetrieb“—фраза не совсѣмъ понятная въ устахъ Тюнена, рядомъ съ фразой объ одной и той-же системѣ хозяйства, такъ какъ послѣдняя представляетъ для него именно извѣстный Wirthschaftsbetrieb, выражающійся на первомъ мѣстѣ въ системѣ полеводства.

нительно съ послѣднимъ рабочимъ, и составляютъ ренту землевладѣльца.

Тюненъ обращается затѣмъ къ вопросу: какое вліяніе окажетъ пошлина на вывозящія страны; но мы не будемъ останавливаться на этомъ и возьмемъ еще замѣчанія Тюнена о распредѣленіи городовъ въ уединенномъ государствѣ „Оба предъидущія предположенія, т. е. существованіе одного города или многихъ мелкихъ равныхъ городовъ, — не совмѣстимы, говоритъ онъ, съ рациональностью (Konsequenz) и потому нужно поставить вопросъ: „по какому закону распредѣляется въ уединенномъ государствѣ города по величинѣ и разстоянію между ними?“ Этотъ вопросъ, въ свою очередь, распадается, по его мнѣнію, на 4 частныхъ вопроса, изъ которыхъ онъ, однако, „только возбуждаетъ, но не рѣшаетъ“, по его выраженію, два, а именно: „2) какія существуютъ препятствія распредѣленію городовъ равной величины и въ равномъ разстояніи другъ отъ друга повсей поверхности страны?“ и „4) какое вліяніе производитъ постройка жел. дорогъ на различіе въ величинѣ городовъ“ ¹⁾.

Въ изолированномъ государствѣ А на границѣ культурной площади рента = 0 и населенность слаба. „Вслѣдствіе пересѣченія равнины сѣтью желѣзныхъ дорогъ эта мѣстность получила бы ту цѣнность земли и ту населенность, которыя мы находимъ теперь въ разстояніи $6\frac{1}{2}$ миль отъ города. Вслѣдствіе распредѣленія (прежняго единственнаго центральнаго) города въ малые, размѣщенные по всей странѣ города, культура (по всей странѣ) сдѣлалась-бы подобна той, какая существуетъ теперь около (центрального) города, сдѣлалась-бы, слѣдовательно, еще болѣе производительной (erfolgreich), чѣмъ вслѣдствіе проведенія желѣзн. дорогъ.

Такому равномерному размѣщенію городского населенія по всей площади препятствуютъ, по мнѣнію Тюнена, слѣдующія обстоятельства: 1) Неравномѣрное распредѣленіе рудъ, соляныхъ и каменноугольныхъ залежей: тамъ, гдѣ добываются руды, долженъ быть добытъ изъ нихъ и металлъ и здѣсь-же, естественно, помѣ-

¹⁾ Другіе два вопроса слѣдующіе: 1) Какъ дѣйствуетъ существованіе малыхъ городовъ или промышленности въ деревнѣ на цѣны продуктовъ и высоту ренты? и 2) почему цѣна ржи въ городѣ составляетъ ни болѣе ни менѣе $1\frac{1}{2}$ тал. и что препятствуетъ увеличенію цѣны и связанному съ нимъ расширенію культурной площади.

щаются и фабрики, перерабатывающія металлы.“ 2 и 3) Концентрація управленія и мѣстопробываніе правителя страны привлекають въ столицу массу лицъ разныхъ занятій. „Но гораздо важнѣе и труднѣе,“ — прибавляетъ Тюненъ, — „рѣшить вопросъ: выгодно ли въ столицѣ производство фабрикатовъ, матеріалы для которыхъ получаютъ изъ внутренности страны, а фабрикаты отправляются опять большею частью туда же?“

Противопоказанія заложенію этихъ фабрикъ въ столицѣ составляютъ: 1) сырье здѣсь дороже, чѣмъ въ малыхъ городахъ на стоимость транспорта. 2) Фабрикаты должны нести расходы до тѣхъ малыхъ городовъ, откуда они уже собственно распредѣляются между потребителями. 3) Цѣна всѣхъ жизненныхъ припасовъ и особенно дровъ здѣсь выше; точно также расходъ на помѣщеніе здѣсь гораздо выше, вслѣдствіе, съ одной стороны, дорговизны самой постройки, благодаря высокой цѣнѣ матеріаловъ, а съ другой — вслѣдствіе высокой цѣны мѣста для постройки. Благодаря дороговизнѣ жизни, рабочая плата въ столицѣ, а слѣдовательно и стоимость самого фабриката — должны быть выше.

Но, съ другой стороны, заложенію фабрики въ большемъ городѣ благоприятствуютъ слѣдующія обстоятельства: 1) Обзаведеніе машинами окупается только при производствѣ въ большемъ размѣрѣ: 2) размѣръ же производства опредѣляется величиной сбыта; 3) „число покупателей въ маломъ городѣ опредѣляется числомъ земледѣльцевъ, которые сбываютъ здѣсь свои продукты и числомъ лицъ которыя посѣщаютъ этотъ малый городъ проѣздомъ въ главный городъ“. Этотъ пунктъ Тюненъ поясняетъ слѣдующимъ примѣромъ. Если земледѣлецъ, — говоритъ онъ, — привезъ въ столицу свои продукты и ему нуженъ анкеръ водки, то заплативъ здѣсь за него на $\frac{1}{2}$ тал. дороже, чѣмъ въ маломъ городѣ, отстоящемъ отъ мѣста его жительства на двѣ мили, онъ все-же приобретаетъ его дешевле, чѣмъ если бы поѣхалъ нарочно за нимъ въ этотъ маленький городъ. 4) По указаннымъ причинамъ, во многихъ отрасляхъ заложеніе фабрикъ въ большемъ видѣ можетъ имѣть мѣсто только въ главномъ городѣ, гдѣ предпріятіе можетъ имѣть большій размѣръ, а въ тѣсной связи съ величиною предпріятія стоитъ „раздѣленіе труда, огромное вліяніе котораго на вели-

чину продукта (производительность труда) и дешевизну товара — Адамъ Смитъ доказалъ такъ ясно“. 5) Въ столицѣ концентрируются и всѣ особенно талантливые въ какой-либо отрасли люди. 6) Продавецъ и покупатель въ большомъ городѣ гораздо болѣе гарантированы, что товаръ будетъ полученъ или проданъ по настоящей цѣнѣ. Къ числу неудобствъ малыхъ городовъ Тюненъ причисляетъ еще незначительное число купцовъ и возможность стачки между ними, почему земледѣлецъ охотнѣе везетъ свои продукты въ большой городъ. Наконецъ, въ послѣднемъ, 7-омъ пунктѣ важность концентрации фабрикъ выводится изъ того, что здѣсь удобнѣе производить ремонтъ, благодаря тому, что здѣсь-же помѣщаются машинныя фабрики, ибо тамъ, гдѣ сконцентрировано большое число работающихъ машинами заведеній, такая фабрика находитъ себѣ больше работы. Этому обстоятельству Тюненъ, повидимому, придаетъ особенно большое значеніе, ибо прибавляетъ: „Важность этого обстоятельства до сихъ поръ недостаточно оцѣнивалась въ теоріи, а между тѣмъ оно именно объясняетъ, почему фабрики въ дѣйствительности встрѣчаются всегда обществами, почему изолированная фабрика, не смотря на то, что всѣ другія условія благоприятны, все-же, часто терпитъ неудачу. „И чѣмъ искуснѣе и сложнѣе дѣлаются машины и аппараты, тѣмъ болѣе увеличивается значеніе этого момента.“

Заключеніе Т. таково: „Если сопоставить всѣ тѣ обстоятельства, которыя говорятъ за распредѣленіе фабрикъ и промысловъ въ малыхъ городахъ и за концентрацію ихъ въ главныхъ городахъ, то окажется, что мѣсто промысла обуславливается его природой: фабрики и промыслы, которые перерабатываютъ сырье, цѣнность котораго, сравнительно съ его объемомъ и вѣсомъ, незначительна, которые не примѣняютъ сложныхъ (künstliche) аппаратовъ и машинъ, не допускаютъ большого раздѣленія труда и потому при маломъ размѣрѣ производства доставляютъ продуктъ почти столь-же дешево, какъ при большомъ, — всѣ такіе промыслы принадлежатъ малымъ городамъ. Всѣ другіе, наоборотъ, должны помѣщаться въ главномъ городѣ.“

Приведемъ, наконецъ, еще одно мѣсто изъ другаго отрывка (l. c. Einfluss der dichtereren oder dünneren Bevölkerung,

р. 139), гдѣ Тюненъ обращается, именно, къ вопросу: „будутъ-ли въ изолированномъ государствѣ (В) всѣ малые города имѣть одинаковую величину?“ Здѣсь, говоритъ Т., проявляются двѣ борющіяся другъ съ другомъ тенденціи: „съ одной стороны выгоды ассоціаціи промысловъ растутъ съ увеличеніемъ размѣровъ городовъ; но съ другой, съ увеличеніемъ городовъ увеличивается разстояніе ихъ другъ отъ друга, а это является бѣдствіемъ (Uebel) для страны.“ Поэтому, — вѣроятно развитіе пойдетъ по среднему пути. „Съ увеличеніемъ-же размѣровъ городовъ, они становятся болѣе годными для помѣщенія въ нихъ фабрикъ, а эти послѣднія, въ свою очередь, содѣйствуютъ вновь возрастанію городовъ“. „Замѣчательно, что препятствія увеличенію главныхъ городовъ, вслѣдствіе проложенія желѣзныхъ дорогъ, всѣ теряютъ въ силѣ, тогда какъ тѣ моменты, которые содѣйствуютъ увеличенію ихъ, не ослабляются, а скорѣе усиливаются. Въ виду этого въ дѣйствительности съ проложеніемъ желѣзныхъ дорогъ можно предвидѣть дальнѣйшее значительное увеличеніе большихъ городовъ, тогда какъ малые города приблизились-бы такимъ образомъ къ своему паденію, *если-бы вызванное желѣзной дорогой процвѣтаніе земледѣльческаго населенія (Landschaft), окружающаго малые города, не противодѣйствовало этому паденію.*

§ 9. Всѣ приведенныя разсужденія Тюнена дадутъ намъ поводъ еще разъ возвратиться къ вопросу о возможности — точнѣе необходимости, — того разсѣянія промышленности, на которое мы указывали выше ¹⁾. Какъ видно изъ послѣднихъ словъ Тюнена, подчеркнутыхъ имъ самимъ, не смотря на всѣ противодѣйствующія, по его мнѣнію, возвышенію малыхъ городовъ и разсѣянію промышленности обстоятельства, — все-же, въ концѣ концовъ, именно подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ, — эти малые города должны процвѣсти. Причину этого Тюненъ видитъ въ процвѣтаніи земледѣлія, вызываемомъ желѣзными дорогами. Но, кромѣ того, нельзя не за-

¹⁾ Можетъ быть найдутъ, что эта выписка была-бы болѣе умѣстна въ томъ мѣстѣ нашего труда, гдѣ мы говорили о разсѣяніи промышленности. Но намъ казалось удобнымъ отнести ее сюда, въ виду того, что она ближайшимъ образомъ связана съ вопросомъ о размѣщеніи отраслей сельско-хозяйственнаго производства.

мѣтять, что всѣ вліянія, которыя, по его мнѣнію, ведутъ къ концентраціи фабрикъ въ большихъ городахъ, вовсе не усиливаются, какъ думаетъ онъ, а скорѣе ослабляются съ постройкой желѣзныхъ дорогъ и улучшеніемъ фабричной техники. Единственное исключеніе здѣсь составляетъ удобство подвоза матеріала. Но и это удобство не можетъ особенно сильно содѣйствовать концентраціи промышленности въ силу того, что оно принадлежитъ не однимъ большимъ городамъ, а всѣмъ вообще прилегающимъ къ желѣзной дорогѣ мѣстностямъ. Относительно фабричной техники заключеніе Тюнена совершенно неправильно: ему представлялось, что чѣмъ искуснѣе становятся орудія и машины, тѣмъ они становятся болѣе хрупкими и подверженными порчѣ, между тѣмъ, какъ въ дѣйствительности мы видимъ совершенно обратное: стоитъ только напомнить о замѣнѣ желѣзныхъ частей машинъ стальными. Но важность этого, самаго главнаго, по мнѣнію Тюнена, аргумента въ пользу концентраціи, — т. е. необходимость обращенія къ специалистамъ-машиностроителямъ въ случаѣ порчи какого либо заводского механизма — значительно уменьшается, такъ какъ облегченіе сношеній (желѣзн. дороги, телеграфы) упрощаютъ задачу полученія запасныхъ частей. Также неосновательно другое, заимствованное изъ фабричной техники, возраженіе, именно — о возможности, будто-бы, большаго раздѣленія труда на крупныхъ фабрикахъ. При машинной работѣ, въ противоположность мануфактурѣ, къ которой относятся разсужденія Ад. Смита, увеличеніе производительности труда зависитъ отъ качества машинъ, а не отъ виртуозности рабочаго, а потому оно можетъ быть достигнуто въ такомъ-же почти размѣрѣ на малой, какъ и на большой фабрикѣ; разница можетъ быть только въ томъ случаѣ, если большая фабрика имѣетъ возможность пользоваться болѣе совершенными и болѣе специализированными машинами, — это же обстоятельство встрѣчается рѣдко, а потому имѣетъ уже относительно малое значеніе. Наконецъ самые размѣры производства фабрикъ, помѣщающихся въ малыхъ городахъ, вовсе не должны быть обязательно малы при современныхъ условіяхъ транспорта, ибо сбытъ продуктамъ открыть не только среди мѣстнаго населенія, но и въ тѣхъ-же большихъ центрахъ, гдѣ помѣщаются другія фабрики; слѣдовательно, и здѣсь могутъ быть достигнуты въ про-

изводствѣ всѣ тѣ выгоды, которыя доставляетъ крупность предприятия. Такимъ образомъ почти всѣ выгоды концентраціи фабрикъ въ большихъ городахъ уничтожаются; невыгоды-же — скорѣе, наоборотъ, растутъ или по крайней мѣрѣ не уменьшаются въ той-же степени, въ какой уменьшаются выгоды. Тѣ-же вліянія измѣненія условий транспорта дѣлаютъ, по меньшей мѣрѣ, ненужною ту концентрацію вблизи рудниковъ фабрикъ, перерабатывающихъ металлы, какъ мы неоднократно имѣли случай указать. Замѣтимъ здѣсь еще, что не только система тарификаціи облегчаетъ перевозку такихъ объемистыхъ матеріаловъ, какъ желѣзо, чугунъ, сталь и т. п., но и удобства потребителей фабрикатовъ вызываютъ необходимость придвинуть фабрики возможно ближе къ потребителю; кромѣ того для нѣкоторыхъ производствъ, перерабатывающихъ металлы, какъ фабрики земледѣльческихъ орудій, — близость къ покупателю составляетъ одно изъ условий возможности специализаціи, ибо въ каждой мѣстности употребляются орудія до нѣкоторой степени отличныя другъ отъ друга и вовсе не по капризу или невѣжеству, а, наоборотъ, по требованіямъ раціональной земледѣльческой техники, въ зависимости частью отъ естественныхъ условий ¹⁾, частью отъ условий экономическихъ ²⁾.

Еще болѣе потеряли свое значеніе всѣ заимствованныя Тю-

¹⁾ Укажемъ для примѣра на разнообразіе формъ отвала въ плугахъ, назначенныхъ для обработки почвъ разнаго рода: если англійскій плугъ имѣетъ длинный винтовой отвалъ — то это обусловливается преобладаніемъ здѣсь болѣе тяжелыхъ, связныхъ почвъ, которыя не могутъ быть обрабатываемы при помощи плуговъ съ отвалами типа „рухалло“ или даже американскаго „орлинаго плуга“. Это разнообразіе требованій распространяется отнюдь не на одни землеобрабатывающія, но и на другія сельскохозяйственные орудія и машины. Напр. патентованная сложная конная молотилка извѣстной фирмы Клейтона и Шутельворста рѣшительно негодна для нашей восточной полосы, ибо, имѣя слишкомъ медленное обращеніе барабана, не способна вымолачивать нашей твердой пшеницы (бѣлотурки и арнаутки). Тоже слѣдуетъ сказать и о билльной молотилкѣ извѣстной фабрики Эккерта и мн. другихъ. Потому наши мастера и мастерки руководились совершенно вѣрнымъ чутьемъ, давъ своимъ молотилкамъ сравнительно огромные барабаны, имѣющіе, къ тому-же, несравненно болѣе быстрое вращеніе, чѣмъ нѣмецкіе или австрійскіе и т. п.

²⁾ Калифорнскіе header'ы вызваны къ жизни недостаткомъ рабочихъ и безцѣнностью соломѣ, а южно-русскія жнеи-лобогрѣйки (безъ сбрасывающаго аппарата) — отсутствіемъ капитала.

неномъ изъ сферы чисто торговыхъ отношеній — обстоятельства. Теперь, вѣдь, мужикъ не повезетъ уже своего хлѣба въ центральный городъ на своей лошади, а, слѣдовательно, нужные ему продукты должны быть доставлены или въ ближайшій городъ, или на станцію желѣзной дороги, гдѣ онъ сбываетъ свои продукты. Возможность стачки торговцевъ малыхъ городовъ также въ значительной мѣрѣ устраняется, какъ увеличеніемъ конкуренціи со стороны болѣе крупныхъ торговцевъ, такъ и распространеніемъ свѣдѣній о ходѣ торговли и, наконецъ, такими учрежденіями, какъ склады — элеваторы и обращеніе товарныхъ варрантовъ.

Словомъ, всё сколько-нибудь значительныя препятствія для развитія малыхъ городовъ устраняются почти совершенно, и наоборотъ, всё благоприятствующія этому развитію обстоятельства получаютъ все болѣе и болѣе значеніе. Потому мы, разобравъ возраженія Тюнена только еще въ болѣе степени убѣждаемся, что выводъ нашъ о разсѣяніи промышленности совершенно вѣренъ.

§ 10. Но если промышленность разсѣивается, по всей странѣ образуются торгово-промышленные центры — города болѣе или меньшей величины, то современное „уединенное государство“ уподобляется тому второму типу, который Тюненъ обозначалъ черезъ В. Подобіе будетъ состоять, именно, въ значительномъ числѣ городовъ, разсѣянныхъ по всей площади страны: сообразно этому, и организація хозяйствъ будетъ также въ нѣкоторой степени уподобляться той, какую имѣли хозяйства въ этомъ второмъ типѣ Тюненовской схемы. Подобіе, однако, не можетъ быть полное, въ зависимости, именно, отъ качества путей сообщенія.

Тюненъ, говоря о положеніи хозяйствъ при условіи существованія многихъ малыхъ городовъ, ограничивается весьма немногими указаніями относительно формы здѣшнихъ хозяйствъ, и въ только что приведенной цитатѣ, почти всё эти указанія касаются высоты ренты, въ первой-же части (§ 28 р. 274), сравнивая Уединенное Государство съ дѣйствительностью, — онъ указываетъ, что существованіе малыхъ городовъ вызываетъ повышеніе цѣны хлѣба въ центральномъ городѣ, который долженъ получать хлѣбъ изъ болѣе отдаленнаго района. Относительно организаціи хозяйства упоминается, что не только система хозяйства (въ его смыслѣ), но и „спо-

собъ эксплуатаціи“ (неясный терминъ) на всемъ пространствѣ уединеннаго государства В будутъ одинаковы. Изъ этого слѣдовало-бы заключить, что при указанномъ условіи, концентрическое расположеніе системъ полеводства и отраслей хозяйства совершенно рушится и останется только одна система полеводства, въ которой размѣстятся всѣ отрасли хозяйства—вмѣстѣ или порознь — Тюненъ не выясняетъ. Но, говоря о существованіи одной системы хозяйства (или полеводства) при предположенныхъ имъ условіяхъ, и прибавляя затѣмъ, что при этомъ культура почвы вездѣ была-бы подобна культурѣ вокругъ города (большого центрального въ государствѣ А), Тюненъ выразился, очевидно, не точно. Въ ближайшемъ къ городу районѣ, какъ извѣстно, помѣщается чисто огородное хозяйство, которое, по вычисленіямъ Т., могло занимать около большого города (гос. А) районъ шириною въ 4 мили. Таковъ могъ быть этотъ районъ въ присутствіи одного большого города, снабжаемаго произведеніями собственно полеводства съ весьма значительной все же площади; но онъ не можетъ быть и въ половину такъ широкъ при той густотѣ городовъ, какая имѣетъ мѣсто въ государствѣ В и при соответственномъ, слѣдовательно, уменьшеніи ихъ населенности. Потому и на томъ маломъ разстояніи, какое остается въ промежуткѣ между городами, будетъ существовать по меньшей мѣрѣ нѣсколько системъ хозяйства (или полеводства); по крайней мѣрѣ, кромѣ огородныхъ (вольныхъ) хозяйствъ, должны существовать въ большемъ отдаленіи отъ каждаго города, хозяйства, производящія хлѣбъ и мясо и т. п. Указывая, что хозяйства будутъ имѣть такой видъ, какъ хозяйства, расположенные въ шести миляхъ отъ города (въ госуд. А), Т. признаетъ существованіе зернового района (въ Уед. Госуд. А на такомъ разстояніи отъ города будетъ уже огороженное выгонное хозяйство (Koppelwirthschaft)), но какъ-бы не признаетъ необходимости вольнаго района въ окрестности своихъ малыхъ городовъ. Конечно, при незначительной величинѣ городковъ (по Т. съ 2000 жителей каждый), этотъ вольный районъ будетъ крайне не широкъ, но все-же онъ будетъ существовать; на практикѣ около малыхъ городовъ онъ не замѣчается только потому, что сливается съ предѣлами самого города, что я ввелъ, вѣроятно, въ заблужденіе Тюнена. Это отрицаніе района вольнаго хозяйства

особенно странно въ виду утверждёнїя Т., будто присутствіе малыхъ городовъ вызоветъ вздорожаніе хлѣба въ центральномъ городѣ, вслѣдствіе необходимости увеличенія діаметра района, снабжающаго этотъ городъ хлѣбомъ. Здѣсь упущено изъ виду то увеличеніе интенсивности, которое вызывается присутствіемъ малыхъ городовъ въ окружающихъ ихъ областяхъ, и которое, въ свою очередь, вызываетъ увеличеніе массы произведеннаго на данной площади хлѣба. Благодаря послѣднему обстоятельству, районы этихъ малыхъ городовъ могутъ играть роль не „песчаныхъ безплодныхъ площадей“ по отношенію къ снабженію зерномъ главнаго города, какъ думаетъ Тюненъ, а доставлять ему не меньше, а можетъ быть даже больше хлѣба, чѣмъ доставляла-бы та-же площадь при отсутствіи малаго города и болѣе экстенсивномъ хозяйствѣ. Ибо вокругъ малаго города (особенно при отсутствіи вольнаго района) должны явиться плодосмѣнные хозяйства, такъ какъ важнѣйшая причина отсутствія такого района въ первоначальной схемѣ Тюнена есть невыгодность животноводства, — условіе, которое въ значительной мѣрѣ уничтожается присутствіемъ хотя-бы и малаго города.

Если отбросить условно установленную (впрочемъ при помощи вычисленія, которое, однако, не имѣетъ для насъ значенія) Тюне-номъ цифру разстоянія между городами, то можно даже допустить, что вокругъ cadaго, хотя-бы и не очень значительнаго по размѣрамъ, городского центра образуются снова всѣ тѣ пояса, которые Т. указываетъ въ своемъ первоначальномъ уединенномъ государствѣ А. Можно сказать, что измѣненная такимъ образомъ Тюне-новская схема В, составляющая, слѣдовательно, нѣсколько уединенныхъ государствъ А, окруженныхъ (согласно предположенію для В) песчаной пустыней, даетъ намъ картину, какую представляла континентальная Европа до введенія парового транспорта; ибо, хотя Европа и была окружена не пустыней а моремъ, и прорѣз-валась судоходными рѣками, но сбытъ продуктовъ по этимъ путямъ, при господствѣ, при томъ, въ Англіи, — которая изображала нѣко-торое подобіе большаго центральнаго города, — системы запрещенія ввоза, дѣлала ее, все-же въ весьма значительной степени изолиро-ванной и давала почти каждому незначительному городу внутри

континента роль центрального города отдѣльнаго уединеннаго государства.

§ 11. Обращаясь къ вопросу, какъ же расположатся отрасли хозяйства въ различныхъ областяхъ современнаго уединеннаго государства подъ вліяніемъ парового транспорта, мы должны, прежде всего, установить принципъ, на основаніи котораго будемъ группировать эти области.

Выше, говоря объ измѣненіи хозяйствъ обособленныхъ уединенныхъ государствъ, на которыя распадался прежде современный міръ, мы поставили эти измѣненія въ зависимость отъ плодородія ихъ, климата и географическаго положенія, — словомъ отъ естественныхъ условій. Первый факторъ — плодородіе почвы — мы приняли во вниманіе только по столько, по сколько имъ обуславливалась возможность сгущенія населенія при прежнихъ условіяхъ транспорта и извѣстной величинѣ землевладѣнія (какъ въ густо населенныхъ экстенсивныхъ районахъ). Сами по себѣ, качества почвы при этомъ имѣютъ меньшее вліяніе, какъ мы имѣли случай замѣтить, — ибо человѣкъ уже научился исправлять почву въ желательномъ для него направленіи, какъ это показываетъ напр. бельгійская кампина, французскіе ланды, нѣмецкіе болота и пески, — все почвы, которыя по природнымъ свойствамъ, казалось, совершенно не годны для культуры и, которыя, тѣмъ не менѣе, культивируются съ успѣхомъ. Большее значеніе изъ внутреннихъ природныхъ факторовъ сохраняетъ и, на сколько можно предвидѣть, — сохранить еще на долгое время (если не на всегда), — климатъ, такъ какъ имъ обуславливается возможность или удобство культуры тѣхъ или другихъ растений, зависящія отъ количества и распредѣленія тепла, свѣта и влаги. Значеніе климата увеличивается еще тѣмъ, что онъ всегда связанъ съ даннымъ природнымъ географическимъ положеніемъ, не только относительно широты и долготы мѣста, но и относительно его топографіи: большаго или меньшаго возвышенія надъ уровнемъ моря, присутствіемъ или отсутствіемъ болѣе или менѣе удобныхъ для сношеній природныхъ путей сообщенія рѣкъ и морей. Все это усиливаетъ значеніе климата и потому мы на него и обратимъ большее вниманіе при обзорѣ различныхъ районовъ.

Но, чтобы выяснитъ расположеніе производственныхъ районовъ

въ современномъ мірѣ, мы должны принять во вниманіе измѣненіе характера культуры не только въ тѣхъ районахъ, которые составляли части уединенныхъ государствъ, на которыя была разбита Европа, но и въ тѣхъ областяхъ, которыя только при помощи парового транспорта включены въ предѣлы современного уединеннаго государства. Такимъ образомъ весь современный міръ, по скольку онъ связанъ паровыми транспортными средствами, войдетъ въ предѣлы современного „уединеннаго государства.“ Слѣдовательно, радіусъ современнаго „У. Г.“ ¹⁾ далеко превзошелъ уже тотъ размѣръ, который онъ долженъ-бы былъ имѣть и при желѣзныхъ дорогахъ по вычисленію Тюнена, т. е. 77 миль (см. В. II. 2 Abth. p. 82). Это У. Г. даже значительно больше, чѣмъ то, которое предполагалъ Т. возможнымъ при существованіи желѣзныхъ дорогъ и такомъ тарифѣ, который не покрываетъ процентовъ на затраченный на постройку дороги капиталъ, т. е. 308 миль діаметра (тамъ-же Einfluss des Klimas auf den Landbau p. 107 ff). Для такого обширнаго У. Г. Тюненъ считалъ необходимымъ, прежде чѣмъ прійти къ выводу относительно расположенія здѣсь отраслей хозяйства, разрѣшить предварительно цѣлую серію вопросовъ, касающихся вліянія климата на различные условія земледѣльческаго производства, какъ то: плодородіе почвы, потребности рабочаго и количество работы, которое онъ можетъ дать, значеніе парового клина для различныхъ климатовъ; вліяніе климата на длину пастбищнаго періода и проч. Тѣмъ болѣе, слѣдовательно, для современнаго, несравненно болѣе обширнаго „У. Г.“ мы должны принять во вниманіе вліяніе климата.

Мы не будемъ, однако, здѣсь рѣшать тѣ вопросы, которые считалъ нужнымъ разрѣшить Тюненъ, такъ какъ имѣемъ въ виду только намѣтить, на сколько сохраняется при паровомъ транспортѣ круги Тюнена и какіе именно факторы будутъ видоизмѣнять расположеніе ихъ, или вообще проявлять тѣмъ или инымъ способомъ преобладающее вліяніе на расположеніе отраслей хозяйства. Поэтому мы примемъ во вниманіе вліяніе климата и другихъ естествен-

¹⁾ Это обозначеніе (У. Г.) мы будемъ употреблять далѣе для краткости въ замѣнъ словъ „Уединенное Государство.“

ныхъ условій, по скольку они выясняются данной выше характеристикой областей, съ нѣкоторыми измѣненіями, которыя сейчасъ укажемъ.

§ 12. Мы сказали выше, что современный міръ стремится уподобиться той второй схемѣ уединеннаго государства, которую Т. обозначилъ буквой В, т. е. уединенному государству, заключенному въ ограниченные предѣлы, не подлежащіе дальнѣйшему расширенію, у Тюнена, — вслѣдствіе ограниченія бесплодной пустыней, — въ современномъ мірѣ — вслѣдствіе включенія въ его предѣлы всего земного шара. Конечно, современное У. Г. только стремится приблизиться и еще далеко не достигло этого предѣла, такъ какъ еще цѣлыя материкки не вошли пока въ него. Но, кромѣ того и въ предѣлахъ областей, соединенныхъ паровыми путями сообщенія, современное У. Г. существенно разнится отъ Тюненовской схемы В. Тюненъ предположилъ, именно, что всѣ города имѣютъ одинаковую величину и нѣтъ ни одного рѣзко преобладающаго центра; въ современномъ-же мірѣ такой центръ, соотвѣтствующій центральному городу У. Г. „А“ до сихъ поръ еще существуетъ и представляется именно Англіей, съ ея огромной потребительной способностью относительно продуктовъ сельскаго хозяйства. Не признавая (какъ это дѣлаетъ Нейманъ Спаллартъ), что Англія идетъ быстрыми шагами къ омертвенію и обезлюдѣнію, мы, вмѣстѣ съ тѣмъ, не можемъ представить себѣ, чтобы это значеніе Англіи какъ огромнаго потребительнаго центра (особенно по отношенію къ хлѣбу) измѣнилось когда либо въ иную сторону. То раздѣленіе труда, о которомъ говорятъ всѣ авторы, занимавшіеся разсматриваемымъ вопросомъ, должно выразиться, прежде всего, въ болѣе полномъ осуществленіи принципа раціональности, выражающагося въ приспособленіи земледѣльческаго производства къ даннымъ неизмѣннымъ условіямъ климата и почвы (по скольку послѣдняя представляется неизмѣнной). А при соблюденіи этого принципа, не только Англія, но и другія интенсивныя прибрежныя страны съ влажнымъ морскимъ климатомъ, не на столько теплымъ, чтобы возможна была культура подтропическихъ растений, — должны основать свое земледѣльческое производство главнымъ образомъ на скотоводствѣ. Продукты этой отрасли они могутъ вывозить въ другія страны, по скольку они не

потребляются ихъ собственнымъ населеніемъ, но продукты полеводства — собственно, т. е. зерно (хлѣба), они всегда вынуждены будутъ ввозить, разъ населенность ихъ перешла извѣстный, не очень высокій предѣлъ, ибо, въ видахъ рациональности, они должны будутъ ограничить хлѣбную культуру размѣрами, необходимыми для составленія правильного сѣвооборота. При этомъ нужно предположить, что въ ббльшей части случаевъ въ зерновомъ производствѣ ихъ будутъ существовать особенности: производя зерно для непосредственнаго потребленія, они будутъ получать убытокъ, для избѣжанія котораго имъ остается только производить такой зерновой продуктъ, который другія страны не могутъ производить по тѣмъ или инымъ причинамъ. Такимъ продуктомъ по отношенію къ хлѣбу будетъ сѣменной матеріалъ, который здѣсь съ удобствомъ можетъ производиться, благодаря незначительности площади, отводимой подъ хлѣба, и ограниченности размѣровъ здѣшнихъ хозяйствъ. Но сѣменные хозяйства могутъ существовать здѣсь только при условіи, что продуктъ находитъ сбытъ, т. е. производимые сорта хлѣбовъ могутъ быть разводимы и внѣ этихъ областей. Что это возможно, доказываетъ распространеніе во многихъ областяхъ средней Европы (Германіи и Франціи) англійскихъ хлѣбныхъ сортовъ (напр. въ послѣднее время пшеницы — *squar head*). Отчасти подобное-же направленіе можетъ принять здѣсь и скотоводство, ибо разведеніе улучшенныхъ племенныхъ животныхъ требуетъ огромнаго количества живого труда и сверхъ того распространенности среди населенія того умѣнія ухаживать за скотомъ, которое и первоначально, въ давнія относительно времена, прославило многія приморскія области, какъ центры улучшеннаго скотоводства. Естественно, что чѣмъ больше растетъ запросъ на племенной матеріалъ (а онъ долженъ расти въ силу стремленія и въ отдаленныхъ областяхъ улучшать скотъ), тѣмъ выгоднѣе будетъ эта отрасль производства сравнительно съ другими отраслями ¹⁾.

¹⁾ Не безъ значенія въ этомъ отношеніи указываемыя Вальтеромъ фонъ-Функе особенности травянистой растительности приморскихъ областей. Онъ дѣлитъ всѣ травы на укосныя и пастбищныя. Первые, въ числѣ которыхъ главную роль играютъ бобовыя (клевера, люцерна, эспарцетъ и пр.), образуютъ наибольшую массу органическаго вещества, достигши из-

Но не будемъ останавливаться на частностяхъ. Для насъ здѣсь важнѣе всего констатировать, что будетъ существовать, во 1-хъ, значительная страна, Англія, или скорѣе Соединенное Королевство Великобританіи и Ирландіи, — которая не можетъ удовлетворить собственной потребности туземнымъ хлѣбомъ; во 2-хъ, что, кромѣ этой страны, многія прибрежныя приморскія области умѣренного климата могутъ, при извѣстныхъ условіяхъ, находиться въ подобномъ-же положеніи: по климатическимъ условіямъ они также болѣе способны къ производству продуктовъ животноводства и потому послѣднее должно сдѣлаться главнѣйшей отраслью ихъ земледѣльческаго хозяйства.

Эти приморскія области, съ Англіею во главѣ, будутъ, слѣдовательно, представлять тотъ потребительный центръ, куда должны направляться хлѣбные избытки другихъ странъ. Нужно, однако, имѣть въ виду, что важными по размѣрамъ потребности пунктами сбыта хлѣба могутъ быть только области густонаселенныя, а для того, чтобы сгущеніе населенія здѣсь было возможно, нужно чтобы развилась обрабатывающая или горная промышленность или та и другая вмѣстѣ.

Не всѣ приморскія области имѣютъ одинаковые шансы на развитіе въ нихъ обрабатывающей промышленности: рѣшающее значеніе имѣютъ здѣсь качества моря и портовъ. Въ областяхъ, гдѣ море замерзаетъ и порты покрываются льдомъ на болѣе или менѣе продолжительное время, — морской путь уже по этой причинѣ имѣетъ меньшее значеніе и доставляетъ менѣе выгодъ, чѣмъ тамъ, гдѣ порты открыты круглый годъ.

вѣстнаго возраста передъ или послѣ цвѣтенія, потому должны быть скашиваемы; вторыя (главнымъ образомъ злаковыя) образуютъ очень значительную массу органическаго вещества въ видѣ прикорневыхъ листьевъ, которые могутъ отрасти въ теченіи лѣта много разъ и потому доставляютъ наибольшую массу органическаго вещества (къ тому-же особенно легко усвояемаго) при пастбишномъ пользованіи. Послѣднія травы произрастаютъ особенно роскошно при влажномъ климатѣ, что даетъ большія преимущества приморьямъ въ дѣлѣ воспитанія молодого скота, требующаго, какъ извѣстно выгоннаго содержанія. (Walter v. Funke. Parallele zwischen Sommerstallfütterung und Weidewirtschaft etc. Landw. Jahrbüch. B. XVIII (1889) Н. 2 и 3).

Закрытіе портовъ имѣеть двоякое значеніе: само по себѣ, какъ помѣха для сношеній съ одной стороны и съ другой, какъ характеристика прилегающихъ къ порту областей, которыя будутъ отличаться суровымъ климатомъ и слѣд. однообразіемъ производеній; а это, въ свою очередь, ведетъ къ тому, что и данный портъ получаетъ изъ внутренней области (Hinterland нѣмцевъ) однообразный матеріалъ. Последнее обстоятельство имѣеть тѣмъ большее значеніе, чѣмъ менѣе удобно расположенъ портъ относительно сношеній съ наиболѣе отдаленными, заокеанскими странами, что зависитъ уже отъ качествъ моря: порты внутреннихъ морей, какъ Балтійское, Средиземное ¹⁾, а еще болѣе Черное и Азовское, конечно, менѣе удобны для заокеанскихъ сношеній, чѣмъ порты приокеанскіе.

Но если сѣверныя приморскія области имѣють порты не всегда открытые и потому отчасти неудобные для сношеній, то южныя порты поставлены менѣе удобно въ томъ смыслѣ, что прилегающія къ нимъ непосредственно области часто въ меньшей степени носятъ характеръ приморскихъ областей, не отличаясь именно той степенью влажности, которая характерна для приморій и вызываетъ въ культурѣ ихъ то преобладаніе скотоводства надъ производствомъ зерна, на которое указано выше. И здѣсь, конечно, порты внутреннихъ морей, — особенно тѣ, за которыми лежитъ сравнительно большая континентальная равнина, не перерѣзанная значительными горами, — являются менѣе удобно расположенными, ибо здѣсь южное солнце вызываетъ столь значительную сухость, что прилегающая область получаетъ вполне характеръ континентальной, мало чѣмъ отличающейся отъ внутреннихъ областей, а потому неспособной вступать съ ними въ обмѣнъ, по крайней мѣрѣ, продуктами земледѣлія.

Впрочемъ, при очень рѣзко выраженномъ южномъ характерѣ (какъ напр. въ областяхъ, прилегающихъ къ Нью Орлеану или къ итальянскимъ и въ меньшей мѣрѣ южнымъ французскимъ портамъ), южныя приморья все-же могутъ нуждаться въ подвозѣ зерна (хлѣба), благодаря тому, что окрестныя страны производятъ

¹⁾ Порты Средиземнаго моря, впрочемъ, послѣ прорытія Суэца въ значительной мѣрѣ уподобились приокеанскимъ.

продукты, свойственные специально южному климату (виноградъ и друг. южные плоды), особенно, если эти продукты могутъ быть массовыми продуктами (хлопокъ); но потребность ихъ въ хлѣбѣ въ этомъ случаѣ всегда менѣе, чѣмъ при влажномъ климатѣ.

Благодаря всѣмъ этимъ обстоятельствамъ — характеръ рѣзко выраженной приморской области наиболѣе свойственъ приморью умѣреннаго пояса и наибольшій шансъ на развитіе фабричнозаводской промышленности имѣютъ тѣ приморья, порты которыхъ, при достаточной глубинѣ, открываются прямо въ океанъ, и въ особенно благопріятныхъ условіяхъ находятся тѣ изъ послѣднихъ, которые прилегаютъ къ значительнымъ континентамъ, производящимъ много и разнообразныхъ продуктовъ, служащихъ фабричными матеріалами. Такимъ благопріятнымъ расположеніемъ объясняется чрезвычайно быстрый ростъ Нью-Йорка, Бостона и Филадельфіи; точно такъ-же какъ обратными условіями — относительно медленный ростъ итальянскихъ, австрійскихъ и южнорусскихъ портовъ. Въ областяхъ прилегающихъ къ такимъ открытымъ приокеанскимъ портамъ умѣреннаго климата, даны всѣ шансы для развитія фабричной промышленности.

Концентраціи промышленности обрабатывающей въ такихъ приморьяхъ содѣйствуетъ, главнымъ образомъ, удобство сношеній, позволяющее получать самый разнообразный матеріаль со всѣхъ концовъ міра и, слѣд., дающее возможность обширнаго выбора наилучшихъ или наиболѣе находящихся сбытъ сортовъ этого матеріала. Конечно, обрабатывающая промышленность, какъ было указано, въ силу вліянія самой техники парового транспорта, должна до извѣстной степени разсѣяться и, слѣдовательно, фабрики приморскихъ областей встрѣтятъ серьезную конкуренцію своимъ продуктамъ въ произведеніяхъ материковыхъ фабрикъ.

Но эти приморскія страны, относительно путей сообщенія, все-же останутся въ привилегированномъ положеніи, и для каждаго пункта внутри страны тѣмъ труднѣе будетъ добывать необходимый для фабрикъ ввозный матеріаль, чѣмъ онъ дальше лежитъ внутри континента; фабрики-же, которыя будутъ перерабатывать туземный матеріаль, должны, по необходимости, довольствоваться матеріаломъ болѣе однообразнымъ и, — по скольку количество и ка-

чество матеріала опредѣляется урожаемъ того или другого растенія, — матеріаломъ, цѣна и добротность котораго колеблется въ болѣе мѣрѣ, чѣмъ цѣна и качество матеріала приморскихъ фабрикъ, которыя всегда могутъ замѣнить одинъ сортъ другимъ, происходящимъ изъ другой страны. Въ этомъ смыслѣ приморскія фабрики всегда будутъ имѣть преимущество надъ материковыми; они, слѣд., могутъ поставлять болѣе однообразный по качеству и цѣнности товаръ, что имѣетъ особенно большое значеніе для товаровъ высшихъ сортовъ, составляющихъ въ значительной части предметы роскоши.

Если, къ тому-же, приморская область богата минералами, то еще въ болѣе мѣрѣ увеличиваются шансы сгущенія здѣсь населенія. Дѣйствительно, разработка такихъ богатствъ, особенно угля и желѣза, представляетъ здѣсь весьма значительныя удобства. Таковы, во 1-хъ, возможность прямыхъ сношеній со всеми странами и, слѣд., легкость сбыта этихъ объемистыхъ продуктовъ; во 2-хъ развитіе значительной обрабатывающей промышленности, которой, кромѣ указанныхъ выше обстоятельствъ, благопріятствуетъ и самая наличность продуктовъ горнаго промысла, служащихъ матеріаломъ для весьма многихъ отраслей производства (желѣзо-передѣлочная вообще и особенно постройка крупныхъ машинъ и судовъ).

Эти приморскія области умѣренного климата, которыя мы будемъ называть *интенсивными приморскими областями*, должны и впредь, — даже въ болѣе мѣрѣ, чѣмъ до сихъ поръ, — остаться потребительницами ввознаго хлѣба, который будетъ доставляться — или изъ примыкающей континентальной области, — если она достаточно обширна и производительна относительно зерна и, слѣд., имѣетъ достаточно выраженный континентальный характеръ (Соединенные Штаты относительно атлантическаго ихъ приморья), — или изъ болѣе отдаленныхъ странъ, морскимъ путемъ, если прилежащія области недостаточно обширны или слишкомъ густо населены или мало производительны относительно зерна, вслѣдствіе преобладанія морского климата, благодаря, напр., островному положенію (Англія) или значительной изрѣзанности страны вдающимися глубоко морскими заливами (побережье Сѣвернаго или Нѣмецкаго моря).

Само собою разумѣется, что при этомъ обнаруживается и вліяніе почвы: болѣе легкія песчаныя почвы сѣверо-нѣмецкаго побережья или бельгійской Кампины въ болѣе степеніи годны для производства зерна и въ меньшей степеніи для производства травъ, чѣмъ болѣе большая часть англійскихъ глинистыхъ почвъ.

Такимъ образомъ, нѣтъ основанія предполагать погибель Англіи, какъ это дѣлаетъ Нейманнъ Спаллартъ въ цитированной выше статьѣ, и даже на оборотъ, не можетъ быть сомнѣнія, что Англія и приморскія области умѣренной полосы Европы, а равно приморье умѣренного пояса Соединенныхъ Штатовъ — и впредь будутъ представлять потребительные центры для избытка хлѣба другихъ областей и, — хотя и въ меньшей мѣрѣ, чѣмъ прежде, — сохранять промышленное преобладаніе, т. е. будутъ какъ и теперь въ болѣе мѣрѣ, чѣмъ всѣ другія области, странами съ промышленнымъ населеніемъ. И среди этихъ промышленныхъ областей — Англія еще сохранитъ преобладаніе, до тѣхъ поръ, по крайней мѣрѣ, пока ея минеральныя богатства будутъ давать ей возможность не только быть первой страной по производству продуктовъ горнаго промысла, но и преобладать на морѣ по числу и вмѣстимости судовъ и въ судостроеніи — по удобству ихъ постройки.

Слѣдовательно, по скольку можно предвидѣть будущее, въ уединенномъ государствѣ, представляемомъ современнымъ, связаннымъ рельсовыми путями и вообще паровыми транспортными средствами міромъ, — на долго еще будетъ на лицо тотъ огромный центральный городъ, который представляется Англіей, и рядомъ съ нимъ, — не говоря объ отдѣльныхъ городахъ, разбросанныхъ по всей площади, — явятся въ качествѣ потребительныхъ центровъ, хотя и съ меньшимъ еще пока, но все возрастающимъ значеніемъ, — большія площади приморья, на первомъ мѣстѣ умѣренной или умѣреннوخолодной полосы Европы и Америки. Это первое, самое характерное отличіе современнаго міра отъ схемы У. Г., обозначенной Тюненомъ черезъ В — Но далѣе: и внутри остальной площади будутъ рѣзко выдѣляться области съ такимъ-же потребительнымъ характеромъ, каковы на первомъ мѣстѣ горнопромышленныя области (какъ Саксонія, Богемія и прирейнская Пруссія), являющіяся не только „равноцѣнными песчанымъ пустынямъ,“ по выраженію Тю-

нена, въ дѣлѣ снабженія земледѣльческими продуктами центра, но и отвлекающими, сверхъ того, значительныя количества продуктовъ другихъ областей. Эти потребительныя горнопромышленныя области, менѣе въ силу климатическихъ, чѣмъ экономическихъ, на первомъ мѣстѣ, причинъ, должны посвящать наибольшую часть площади кормовымъ растеніямъ и скотоводству, такъ какъ необыкновенная скученность населенія и огромное требованіе на животную пищу всякаго рода, побуждаютъ производить здѣсь по крайней мѣрѣ тѣ виды этой пищи, которые, благодаря малой транспортабельности (вслѣдствіе быстрой порчи), не могутъ доставляться извнѣ. Къ этому-же роду продуктовъ будутъ принадлежать, какъ здѣсь, такъ и въ другихъ густонаселенныхъ, промышленныхъ и скотоводственныхъ центрахъ, по скольку этому не препятствуютъ климатическія условія,—продукты огородничества разнаго рода, такъ что, словомъ, эти области вполне будутъ представлять собою районы вольнаго хозяйства Тюнена. Такіе-же районы вольнаго хозяйства расположатся, наконецъ, вокругъ всякаго болѣе или менѣе важнаго промышленнаго центра, будетъ-ли то городъ или большая область съ особенно сильной концентраціею промышленнаго населенія.

§ 13. Мы установили, такимъ образомъ, что современный міръ имѣетъ пока такой центръ, который соответствуетъ центральному городу У. Г. Тюнена въ его схемѣ А. Но затѣмъ остается разрѣшить важнѣйшій вопросъ: какъ расположатся за границами вольнаго района, окружающаго центръ, остальные отрасли и, прежде всего, по какому принципу они будутъ слѣдовать другъ за другомъ: по принципу-ли уменьшенія интенсивности по мѣрѣ удаленія отъ центра, какъ у Тюнена, или по какому либо иному принципу? Этотъ основной вопросъ рѣшается довольно просто на основаніи слѣдующихъ соображеній.

Было уже указано выше, что при распредѣленіи культуръ имѣетъ большое значеніе климатъ и что особенно важное значеніе имѣетъ ббльшая или меньшая влажность климата. Этотъ-то факторъ—климатъ и долженъ быть положенъ въ основу дѣленія областей, ибо имъ при современныхъ условіяхъ главнѣйшимъ образомъ опредѣляется характеръ хозяйства. Это яснѣе будетъ видно

намъ, когда мы рассмотримъ болѣе подробно, какое вліяніе производитъ этотъ факторъ въ отдѣльныхъ, характерныхъ случаяхъ потому мы возвратимся къ этому вопросу ниже, а теперь обратимся сперва къ детальному рассмотрѣнію, какія отрасли хозяйства имѣютъ наиболѣе шансовъ на развитіе въ томъ или другомъ климатическомъ районѣ.

Согласно сказанному, важнѣйшее значеніе имѣетъ влажность климата, а потому мы раздѣляли и выше уже всѣ страны на двѣ группы, изъ коихъ одна характеризовалась болѣе или менѣе сухимъ, континентальнымъ климатомъ; другая-же, на оборотъ,—климатомъ болѣе влажнымъ, такъ сказать морскимъ. Страны континентальныя мы раздѣлили, затѣмъ, на двѣ группы: 1-я, съ болѣе густымъ, уже до проведенія желѣзн. дорогъ, населеніемъ, должна въ болѣе мѣрѣ перейти къ производствамъ, требующимъ, при болѣе высокой интенсивности, большаго приложенія живого труда, незамѣнимаго орудіями и машинами. Вторая, съ рѣдкимъ еще населеніемъ въ періодъ открытія жел. дорогъ, съ земледѣіемъ, ведущимся болѣею частью еще болѣе экстенсивно, чѣмъ въ странахъ первой группы, и состоящая частью изъ странъ, только что переходящихъ къ земледѣлію отъ дикаго скотоводства (бывшій „районъ дикаго скотоводства“), должна примѣнять капиталъ въ болѣе мѣрѣ въ видѣ основного и постоянного и въ меньшей степени въ видѣ переменнаго, такъ какъ увеличенію послѣдняго здѣсь мѣшаетъ прямой недостатокъ рабочихъ рукъ, вслѣдствіе малой населенности этихъ областей. Континентальныя области обѣихъ группъ имѣютъ ту общую черту, что въ нихъ, по крайней мѣрѣ въ первое время по проведеніи жел. дорогъ, будетъ господствовать зерновая система хозяйства. Въ обѣихъ случаяхъ хозяйство подъ вліяніемъ жел. дорогъ становится болѣе интенсивно и такъ какъ оно зерновое, то эти области имѣютъ избытокъ зерна и должны явиться главными поставщиками зерна для всѣхъ тѣхъ областей, которыя не могутъ удовлетворить потребности своего населенія собственнымъ производствомъ. При этомъ, области съ менѣе густымъ населеніемъ, при прочихъ равныхъ условіяхъ (одинаковой почвѣ и климатѣ), будутъ имѣть обыкновенно большіе избытки зерна; но и болѣе густо населенныя области, производя, вслѣдствіе высшей интенсивности хо-

зяйства, больше продукта съ единицы пространства, могутъ имѣть еще такіе избытки, особенно пока система хозяйства остается зерновой.

Остановимся сперва на первой группѣ, — районахъ малонаселенныхъ. Мы видѣли, что, рядомъ съ производствомъ зерна, ради улучшенія техники, этотъ районъ долженъ будетъ имѣть и скотоводство въ большемъ или меньшемъ размѣрѣ. Но мы не рѣшили вопроса, какой видъ скота и способъ пользованія имъ будетъ здѣсь господствовать. Рѣшеніе этого вопроса будетъ зависѣть отъ многихъ мѣстныхъ причинъ, изъ которыхъ, важнѣйшая, какъ сейчасъ увидимъ, форма и величина землевладѣнія. Тѣмъ не менѣе, нѣкоторыя указанія могутъ быть сдѣланы. Что касается, прежде всего, крупнаго рогатаго скота, то можно утверждать, что молочное хозяйство съ продажей цѣльнаго молока не можетъ здѣсь господствовать, а развѣ что являться по мѣстамъ, въ окрестностяхъ возникающихъ промышленныхъ центровъ, ради удовлетворенія потребности послѣднихъ въ этомъ продуктѣ. Такъ какъ мы беремъ зерновой собственно (съ относительно — сухимъ, континентальнымъ климатомъ) районъ, то здѣсь нельзя ожидать самаго существованія молочной породы, тѣмъ болѣе, что другія причины, — каковы: удобство пастбищнаго содержанія и возможность кормленія соломой и сѣномъ, изъ которыхъ первая почти не имѣетъ здѣсь цѣны, — будутъ побуждать работать на волахъ и, слѣд., — воспитывать рабочий рогатый скотъ, во всякомъ случаѣ, будетъ необходимо. Экстенсивность условій, недостатокъ капитала и неимѣніе достаточнаго количества рабочихъ рукъ для ухода, будутъ, къ тому-же, вынуждать давать скоту относительно суровое содержаніе, а таковое въ наибольшей степени соотвѣтствуетъ, опять таки, рабочему скоту. Но чѣмъ лучше будетъ кормленіе этого скота съ молодости и чѣмъ менѣе долго имъ будутъ пользоваться, какъ рабочимъ, тѣмъ болѣе будетъ его мясность и, слѣд., тѣмъ въ болѣе мѣрѣ доходъ хозяйства будетъ зависѣть отъ сбыта такого скота въ откормленномъ или полукормленномъ состояніи. Полное откармливаніе здѣсь, однако, въ большинствѣ случаевъ не будетъ выгодно. Это зависитъ отъ однообразія имѣющихся въ распоряженіи хозяйства кормовъ и необходимости относительно далекаго транспорта, ко-

торый хуже переносится болѣе сильно откормленными животными ¹⁾. Потому, по скольку здѣсь будетъ существовать рогатый скотъ, это будетъ по преимуществу рабочій, сбываемый въ полукормленномъ состояніи въ болѣе благопріятно расположенныя хозяйства ближайшихъ къ центру мѣстностей, или въ видѣ молодого рабочаго скота, по скольку таковой можетъ быть нуженъ для болѣе интенсивныхъ районовъ.

Но не одинъ этотъ видъ скотоводства будетъ практиковаться въ этомъ районѣ. Рядомъ съ нимъ можетъ, а въ большихъ имѣніяхъ и долженъ, — уже ради гарантіи отъ всякихъ невзгодъ и ради болѣе рациональнаго использованія корма, — существовать другой видъ скота — обыкновенно овцы. И въ этомъ видѣ мясность можетъ играть только второстепенную роль и будетъ зависѣть главнымъ образомъ отъ естественныхъ климатическихъ условій, отъ болѣе или менѣе хорошаго роста травъ. При всемъ томъ, такъ какъ это не будетъ дикое овцеводство, которое практиковалось прежде въ „районѣ дикаго скотоводства“ и при которомъ овцы вынуждены были сами себѣ искать кормъ, а потому часто и голодать, — то мясность, уже въ силу болѣе правильнаго и болѣе обильнаго питанія, будетъ больше, чѣмъ въ тѣхъ дикихъ овцахъ или въ содержавшихся на одной соломѣ электрональныхъ овцахъ прежнихъ стадъ. Потому и этотъ сортъ мяса можетъ играть нѣкоторую роль въ доходахъ хозяина ²⁾.

Конкурирующее съ овцеводствомъ по удобству содержанія на выгонахъ, но требующее вмѣстѣ и значительно болѣе тщательнаго ухода и главное — болѣе зернового корма, — коневодство — будетъ тѣмъ больше отступать здѣсь на задній планъ, чѣмъ болѣе,

1) См. сказанное объ этомъ въ § 5 этой главы.

2) Указаніе Ангельбрехта, будто въ такихъ районахъ, какъ разема-триваемый, лежащихъ именно на границѣ современнаго уединеннаго хозяйства, невозможно овцеводство вообще, основано, какъ было уже замѣчено, на недоразумѣніи. Онъ думаетъ, именно, что этотъ видъ скотоводства требуетъ высшей интенсивности, чѣмъ та, которая допустима здѣсь; но такъ какъ эта интенсивность выражается здѣсь главнымъ образомъ въ затратѣ основнаго капитала (на постройки и племенной матеріалъ), то это обстоятельство не можетъ имѣть значенія. Ангельбрехтъ упустилъ изъ виду вліяніе величины землевладѣнія.

при увеличивающейся интенсивности хозяйствъ во всѣхъ районахъ, должна будетъ, на мѣсто болѣе легкой и подвижной степной лошади всякихъ видовъ, поступать тяжелая, мясистая и массивная лошадь, для воспитанія которой найдутся болѣе удобныя, можетъ быть, области, съ болѣе влажнымъ климатомъ и сочными травами. Но, по скольку для этой лошади найдется здѣсь соотвѣтствующій кормъ или по скольку еще требуются болѣе легкія лошади, — коневодство и коннозаводство могутъ еще найти себѣ мѣсто и здѣсь. Но такъ какъ коннозаводство всегда требовало специальныхъ знаній со стороны хозяина, то оно и не можетъ вытѣснить овцеводство или даже сдѣлаться преобладающей отраслью, а всегда будетъ только принадлежностью немногихъ хозяйствъ.

Что касается, наконецъ, четвертаго главнаго вида сельскохозяйственныхъ животныхъ — свиней, то и этотъ видъ скота не можетъ здѣсь играть большой роли, благодаря тому, что здѣсь не могутъ культивироваться такіе специально свинные корма, какъ картофель (вслѣдствіе недостатка рабочихъ рукъ), равно нѣтъ здѣсь и избытка молока или молочныхъ отбросовъ, которые могли-бы быть использованы съ выгодой этимъ видомъ скота. Конечно, свинью можно держать и на выгонѣ и откармливать зерномъ; но, такъ какъ мы предположили, что нашъ районъ имѣетъ климатъ континентальный, сухой, то выгонное содержаніе едва-ли можно считать соотвѣтствующимъ природѣ свиньи. Къ тому-же, съ улучшеніемъ транспорта наиболѣе облегчается транспортъ зерна, а потому цѣна его повышается относительно болѣе, чѣмъ мяса и откармливаніе зерномъ становится невыгодно.

Но для опредѣленія характера хозяйства вообще, а въ частности особенно вида скота и способа пользованія имъ, имѣетъ большое значеніе, — какъ оговорено сначала, — величина землевладѣнія и связанная съ нею величина хозяйствъ: чѣмъ мельче будутъ хозяйственные единицы, тѣмъ болѣе могутъ быть выгодны всѣ тѣ отрасли хозяйства, которыя требуютъ значительнаго количества живого труда. Такъ, молочный скотъ, являясь въ маломъ хозяйствѣ первоначально для удовлетворенія потребностей семьи хозяина, можетъ содержаться частью и въ избыточномъ количествѣ. Являются слѣд., продажные продукты

молочнаго хозяйства, — масло и сыр, — и чѣмъ выгоднѣе окажется сбытъ этихъ продуктовъ, (что можетъ обусловливаться болѣе или меньшею близостью промышленныхъ центровъ), — тѣмъ болѣе получить значенія эта отрасль скотоводства; а это можетъ вызвать потребность въ разведеніи болѣе молочной породы, которая вытѣснитъ прежнюю породу рогатаго скота рабочаго типа. Последнее тѣмъ легче, что при мелкомъ землевладѣніи будетъ, вѣроятно, выгоднѣе работать исключительно на лошадяхъ, какъ способныхъ къ болѣе разносторонней и интенсивной работѣ. На оборотъ — шерстное овцеводство окажется невыгодно, тогда какъ мясное можетъ оказаться выгоднымъ, ибо мясо частью используется самимъ хозяиномъ, уходъ-же за небольшимъ числомъ животныхъ не можетъ быть обременителенъ для семьи владѣльца; да и сбытъ товара, — главнымъ образомъ откормленныхъ животныхъ, — удобнѣе, чѣмъ сбытъ небольшого количества шерсти, которое могло-бы получиться отъ шерстныхъ овецъ. Точно также свиноводство будетъ играть здѣсь болѣе большую роль, чѣмъ въ крупныхъ хозяйствахъ, какъ потому, что присутствіе молочнаго скота въ болѣемъ количествѣ и производство молочныхъ продуктовъ (сыра и масла) дастъ отбросы, годные для корма этихъ животныхъ, такъ и потому, что въ такихъ хозяйствахъ огородныя культуры, — не играющія въ крупныхъ хозяйствахъ никакой роли, — будутъ развиты довольно значительно, уже ради потребностей самаго хозяина и использованія даровыхъ силъ его семьи; а при этомъ и производство специально свиного, откармливающаго корма, — картофеля, — является болѣе удобнымъ и частью даже необходимымъ.

Такимъ образомъ, родъ скота и способъ пользованія имъ, а частью и сама земледѣльческая культура опредѣляется въ болѣе степеніи не разстояніемъ отъ рынка, а, послѣ климата, главнымъ образомъ величиной хозяйствъ. Конечно, земельные участки и хозяйства не могутъ быть здѣсь очень малы, а хозяйственные единицы, перешедшія или переходящія къ зерновому хозяйству отъ дикаго скотоводства, — по необходимости должны быть даже очень крупны. Но нельзя того-же сказать относительно хозяйствъ, образовавшихся уже въ послѣдствіи, по проведеніи желѣзныхъ дорогъ и ликвидаціи чисто скотоводственнаго хозяйства. Величина этихъ

новыхъ хозяйствъ можетъ зависѣть отъ государственннхъ установленій, — какъ ограниченіе права занятія государственныхъ земель въ Соединенныхъ Штатахъ, — а также отъ болѣе или меньшей состоятельности пришлыхъ поселенцевъ. Слѣдуетъ, наконецъ, прибавить, что и самая быстрота экономическаго развитія описываемаго района вообще существенно зависитъ отъ крупности землевладѣнія и величины хозяйствъ. Чѣмъ крупнѣе будетъ землевладѣніе, тѣмъ крупнѣе, обыкновенно, будутъ здѣсь и хозяйства. Экстенсивное дикое скотоводство, существовавшее въ болѣе или меньшемъ размѣрѣ до проведенія жел. дороги, по необходимости должно было занимать большія пространства. При переходѣ же къ зерновому хозяйству, хозяйственные единицы не могли быстро измельчать, тѣмъ болѣе, что арендное хозяйство, вслѣдствіе рѣдкости населенія и необеспеченности дохода, не могло быстро развиваться. Только новыя хозяйства, если есть возможность образованія ихъ на незанятыхъ земляхъ, могутъ принимать меньшіе размѣры и, въ зависимости отъ этого, измѣнять культуру. Вмѣстѣ съ тѣмъ, только съ увеличеніемъ населенія могутъ развиваться и города, такъ какъ только при этомъ условіи найдутъ себѣ болѣе или менѣе обширный сбытъ продукты, производимые городомъ. Мелкость хозяйственныхъ единицъ поощряетъ появленіе городовъ еще и тѣмъ, что при этомъ техническія растенія, требующія обыкновенно большаго количества живого труда, могутъ воздѣлываться легче и въ болѣе или меньшемъ количествѣ. Правда, не всѣ техническія растенія могутъ съ удобствомъ культивироваться при мелкомъ землевладѣніи (ленъ, конопля и хлопокъ — легче картофеля и свеклы), но всѣ они требуютъ большаго количества рабочихъ рукъ на единицу площади, занятой ими; и потому, если тѣ изъ нихъ, — воздѣлываніе которыхъ связано съ существованіемъ техническихъ заводовъ, требующихъ большихъ капиталовъ, — и могутъ перерабатываться тѣмъ легче, чѣмъ крупнѣе хозяйства, то все-же производство самихъ растений возможно только при наличности значительнаго числа рабочихъ рукъ, которыхъ здѣсь нѣтъ и потому заводскія хозяйства будутъ составлять исключеніе. Типическимъ же хозяйствомъ даннаго района слѣдуетъ считать чистозерновое хозяйство безъ техническихъ производствъ и въ зависимости отъ болѣе или меньшей крупно-

сти хозяйствъ — съ тѣмъ или инымъ положеніемъ скотоводства, какъ указано выше.

Чѣмъ мельче хозяйства или чѣмъ болѣе возможности къ ихъ измелъченію, тѣмъ быстрѣе могутъ развиваться города и обрабатывающая промышленность и тѣмъ быстрѣе этотъ районъ приметъ характеръ слѣдующаго района.

§ 14. По мѣрѣ удаленія отъ окраинъ современнаго уединеннаго государства, говоритъ большинство изслѣдователей, интенсивность хозяйства должна возрастать. Это, конечно, въ нѣкоторой степени и для нѣкоторыхъ областей вѣрно, но не нужно забывать, что окраины современнаго уединеннаго государства носятъ весьма различный характеръ. Къ этимъ окраинамъ нужно причислить и англійскую Индію и американскій „далекій Западъ,“ — области, имѣющія, однако, весьма мало общаго между собою и дальнѣйшая судьба которыхъ также, безъ сомнѣнія, весьма различна, отчасти и по направленію развитія, а еще болѣе по той быстротѣ, съ которою это развитіе совершится.

Индія должна быть причислена по густотѣ населенія къ той группѣ экстенсивныхъ земледѣльческихъ областей, которыя мы называли густонаселенными. Конечно, ея тропическій климатъ придаетъ ей земледѣлію особенный характеръ, но, — по крайней мѣрѣ по скольку дѣло идетъ о той области ея, которая является поставщицей хлѣба на европейскіе рынки, — мы, все-же, должны причислить ее къ густонаселеннымъ континентальнымъ земледѣльческимъ областямъ.

Ходъ развитія такихъ густонаселенныхъ земледѣльческихъ областей долженъ быть, какъ указано выше, совершенно иной, чѣмъ областей, хотя и съ континентальнымъ-же климатомъ, но только еще заселяющихся подъ вліяніемъ новыхъ путей сообщенія или вообще мало населенныхъ. Относительно послѣднихъ можетъ еще существовать сомнѣніе, — на сколько они способны къ земледѣльческой культурѣ, между тѣмъ какъ относительно первыхъ сама населенность ихъ при первобытной земледѣльческой культурѣ свидѣтельствуетъ о плодородіи почвы и способности ея производить, въ достаточномъ количествѣ растительную пищу человѣка, — зерновой хлѣбъ того или иного рода. Улучшеніе путей сообще-

нія обращается на пользу земледѣлія двумя путями: съ одной стороны, подрывая кустарные промыслы и побуждая кустарей наполнять города и искать заработка въ земледѣліи; съ другой, ведя за собою уравненіе цѣнъ, которое является прямымъ поощреніемъ мѣстному земледѣлію, ибо для даннаго района оно обозначаетъ, — по крайней мѣрѣ въ первое время по проведеніи дорогъ, — повышеніе цѣнъ продуктовъ земледѣлія. Совмѣстное дѣйствіе обоихъ указанныхъ обстоятельствъ ведетъ къ увеличенію интенсивности и рациональности земледѣлія, съ цѣлью полученія болѣе равномѣрныхъ и болѣе высокихъ урожаевъ, — съ одной стороны, и производства разнообразныхъ продуктовъ для снабженія возникающихъ и быстро наполняющихся населеніемъ городовъ — съ другой. Увеличеніе интенсивности здѣсь можетъ и должно идти на счетъ увеличенія перемѣннаго, въ болѣшей мѣрѣ чѣмъ основного капитала. Для этого здѣсь есть и освободившіяся рабочія руки (бывшіе кустари) и къ этому-же побуждаетъ мелкость хвзяйственныхъ единицъ. Если страна производила такой фабричный матеріалъ, который потребляется въ большомъ количествѣ фабриками центральныхъ областей (какимъ былъ въ Индіи хлопокъ), — то, понятно, культура этого промышленнаго растенія, нашедшаго себѣ болѣе обширный рынокъ, должна расшириться и чѣмъ сильнѣе будетъ это расширеніе, чѣмъ больше будетъ поглощено такимъ образомъ образовавшагося избыточнаго населенія, тѣмъ слабѣе будетъ, на первыхъ порахъ по крайней мѣрѣ, развитіе городовъ и слѣдовательно, увеличеніе производства тѣхъ продуктовъ, которые ими специально потребляются (мяса и вообще продуктовъ животноводства).

Но обыкновенно существованіе культуры техническаго растенія само отчасти служить поощреніемъ для переработки получаемого матеріала на мѣстныхъ фабрикахъ, тѣмъ болѣе, что масса рабочихъ рукъ обыкновенно на столько велика, что не можетъ быть поглощена увеличеніемъ интенсивности земледѣлія; да, къ тому-же, послѣднее не способно дать занятія этимъ рукамъ на весь годъ и часть времени остается у нихъ не занятымъ. Наконецъ, и развитіе самаго земледѣлія, какъ было указано, вызываетъ необходимость развитія нѣкоторыхъ отраслей обрабатывающей промышленности ¹⁾.

¹⁾ Мы не вводимъ здѣсь условія, что страна обладаетъ матеріаломъ

Во всякомъ случаѣ такія страны быстро обращаются въ интенсивныя, какъ это было выяснено выше.

Но большая или меньшая быстрота развитія обрабатывающей промышленности въ рассматриваемой области зависитъ, конечно, отъ многихъ причинъ, разборъ вліянія которыхъ выходитъ за предѣлы нашей задачи (таможенная политика государства, форма землевладѣнія (не величина, которая здѣсь по условію малая) и землепользованія (община или арендное хозяйство при крупномъ землевладѣніи, какъ противоположныя полюсы) и т. п.). По скольку дѣло зависитъ отъ рассматриваемыхъ здѣсь факторовъ, можно сказать, что чѣмъ болѣе данный районъ производитъ или можетъ производить при интенсивномъ хозяйствѣ матеріаловъ для обработки на фабрикахъ или заводахъ, тѣмъ скорѣе развивается здѣсь обрабатывающая промышленность, особенно, если причислить сюда и такъ называемыя сельскохозяйственныя техническія производства, тѣмъ быстрѣе растутъ города и тѣмъ быстрѣе совершается превращеніе области въ интенсивную.

Что касается вопроса, какую форму приметъ здѣсь земледѣльческое хозяйство собственно (полеводство), то мы уже указывали на это выше. Напомнимъ только, что здѣсь весьма скоро является не только плодосмѣнный сѣвооборотъ, но во многихъ или даже большей части хозяйствъ, — и плодосмѣнная система полеводства. Конечно, чѣмъ болѣе сухъ климатъ и чѣмъ болѣе страна должна остаться при зерновой системѣ хозяйства, тѣмъ менѣе удобно введеніе плодосмѣнной системы полеводства. Мы, однако, хотя и характеризовали страну, какъ особенно склонную къ производству зерна, но не беремъ здѣсь крайности, т. е. крайней сухости климата, при которой введеніе болѣе требовательныхъ относительно влаги

для горнаго промысла, такъ какъ это не согласно съ первоначальной характеристикой страны, какъ земледѣльческой и равнинной, но въ дѣйствительности встрѣчается, конечно, что страна чисто земледѣльческая лежитъ на столько близко къ горнопромышленной, что почти сливается съ нею и даже составляетъ административно одну область (примѣръ — королевство Саксонія). Потому въ этомъ случаѣ развитіе подгородняго вольнаго и скотоводственнаго хозяйства, будетъ идти тѣмъ быстрѣе, чѣмъ быстрѣе развивается горный промыселъ, условія развитія котораго, какъ было указано, здѣсь довольно благоприятны.

растений является очень затруднительнымъ. Это предположеніе возможно было еще относительно предъидущаго района, но по отношенію къ разсматриваемому теперь оно исключается уже тѣмъ обстоятельствомъ, что въ этомъ районѣ, при прежнемъ, нерациональномъ—технически хозяйствѣ, могло существовать густое населеніе. Потому мы вправѣ допустить, что здѣсь вполне возможна культура нѣкоторыхъ промышленныхъ растений, и слѣдовательно, и промышленная система хозяйства, при которой введеніе плодосмѣнной системы полеводства является почти необходимымъ. Если же принять во вниманіе, что развитіе большого числа болѣе или менѣе значительныхъ промышленныхъ центровъ заставитъ многія хозяйства вести плодосмѣнную систему ради снабженія городовъ продуктами животноводства, то можно сказать, что эта система полеводства сдѣлается здѣсь скоро господствующей. Благодаря введенію такого совершеннаго и интенсивнаго полеводства, данная область, хотя-бы въ ней и произошло нѣкоторое сокращеніе площади, посвященной воздѣлыванію зерновыхъ хлѣбовъ, на столько быстро увеличиваетъ свою производительность, что имѣвшіеся и ранѣе, хотя обыкновенно незначительные избытки, не только не уменьшаются, но, — особенно что касается зерна, — сильно увеличиваются. Потому, если города и процентъ неземледѣльческаго населенія растутъ не слишкомъ быстро и расширеніе площади подъ незерновыми растениями происходитъ больше на счетъ прежнихъ некультурныхъ земель и пара, то область остается вывозящей зерно (примѣръ— Франція до 60-хъ годовъ включительно).

Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, переходъ къ плодосмѣнному сѣвообороту и еще болѣе къ плодосмѣнной системѣ полеводства обуславливаетъ уже развитіе скотоводства. Правда, такъ какъ страна имѣетъ особенныя преимущества въ дѣлѣ производства зерна, то она не разовьется очень обширнаго скотоводства, тѣмъ болѣе, что при характеризующемъ ее мелкомъ землевладѣніи и мелкости хозяйствъ, нѣкоторыя отрасли скотоводства для нея являются почти недоступными; таковы, напр., шерстное овцеводство и коневодство или коннозаводство, — отрасли, распространенію которыхъ здѣсь препятствуетъ уже ограниченность, а подчасъ и отсутствіе выгоновъ. Почти то-же надо сказать относительно воспитанія рабочихъ воловъ

и вообще рогатого скота рабочего типа: и этот вид скотоводства требует выгоновъ и при томъ несоотвѣтствуетъ и высотъ здѣшней интенсивности. Но чѣмъ менѣе будутъ развиты перечисленные виды и способы пользованія, тѣмъ сильнѣе должны быть развиты другіе виды пользованія скотомъ. Молочное хозяйство, — не говоря о подгороднихъ хозяйствахъ, гдѣ оно должно вестись наиболѣе интенсивно, ради снабженія городовъ свѣжимъ молокомъ — будетъ выгодно въ болѣе отдаленныхъ отъ городовъ хозяйствахъ для приготовления легче транспортируемыхъ продуктовъ — масла и сыра (въ меньшей степени, чѣмъ масла), потому что и масло, какъ продуктъ ежедневнаго потребленія, можетъ доставляться достаточно хорошаго количества и, что еще важнѣе, — достаточно регулярно, только близкими къ рынку хозяйствами. Но, сообразно характеру области, — какъ зерновой, континентальной, — молочное хозяйство всѣхъ видовъ будетъ играть подчиненную роль и маслодѣліе будетъ практиковаться только въ предѣлахъ необходимости для удовлетворенія потребностей мѣстныхъ городовъ и будетъ служить предметомъ болѣе усиленнаго занятія для самыхъ мелкихъ главнымъ образомъ хозяйствъ. Болѣе крупныя хозяйства во многихъ случаяхъ предпочтутъ откармливаніе животныхъ и частью, можетъ быть, и разведеніе мясныхъ живооныхъ, какъ племенныхъ и пользовательныхъ. При хозяйствахъ, перерабатывающихъ заводскимъ способомъ какой либо матеріалъ и имѣющихъ обыкновенно годные въ кормъ заводскіе отбросы, эти отбросы используются наилучшимъ образомъ именно откармливаемымъ скотомъ и потому, для такихъ хозяйствъ, эта отрасль скотоводства является почти необходимостью. Несравненно рѣже можетъ оказаться выгоднымъ здѣсь воспитаніе молочнаго или мясного скота, главнымъ образомъ какъ племенного для хозяйствъ, ведущихъ молочное хозяйство или откармливаніе. Это можетъ, именно, имѣть мѣсто, когда районъ на столько обширенъ и такъ далеко удаленъ отъ районовъ, въ которыхъ эти отрасли встрѣчаютъ благопріятнѣйшія условія, что цѣны на скотъ стоятъ весьма высокія. Чаше откармливаемый матеріалъб удетъ представлять браковъй молочный и рабочій скотъ или скотъ рабочего типа изъ предыдущаго района, хотя-бы и не употребившійся ранѣе въ работу.

Изъ другихъ отраслей — чисто-шерстное овцеводство, какъ

уже указано, не может практиковаться здѣсь. Эта отрасль, а также въ значительной мѣрѣ и мясошерстное овцеводство, будутъ встрѣчаться только оазисами въ хозяйствахъ съ нѣсколькими исключительнымъ положеніемъ, напр.—съ значительнымъ количествомъ сухихъ, малопроизводительныхъ и трудно улучшаемыхъ выгоновъ (напр. крутые скаты, обращенные на югъ), да и здѣсь чаще въ видѣ племенныхъ, чѣмъ собственно шерстныхъ стадъ, вслѣдствіе мелкости хозяйственныхъ единицъ. Но здѣсь еще болѣе, чѣмъ въ предыдущемъ районѣ, будетъ имѣть значеніе величина землевладѣнія, что особенно ясно относительно овцеводства: для мелкихъ хозяйствъ всегда можетъ оказаться болѣе выгоднымъ содержаніе чисто-мясныхъ овецъ, по указаннымъ выше причинамъ, которыя здѣсь еще усиливаются легкостью сбыта откормленныхъ мясныхъ животныхъ на многочисленныхъ внутреннихъ рынкахъ.

Относительно свиноводства, наконецъ, замѣтимъ, что этотъ видъ скота, какъ и всегда, будетъ соединяться съ экстенсивнымъ молочнымъ хозяйствомъ. Въ разсматриваемомъ районѣ это будетъ почти исключительное мѣсто для помѣщенія этой отрасли, ибо въ другихъ случаяхъ (конечно, помимо того количества свиней, которое держится ради потребленія кухонныхъ отбросовъ въ видѣ под-свинковъ) здѣсь не существуетъ и того мотива, который часто могъ заставлятъ отдать ей предпочтеніе въ хозяйствахъ болѣе отдаленнаго и болѣе экстенсивнаго еще района описаннаго выше типа. Въ послѣднемъ, свинья цѣнилась какъ животное, мясо котораго наичаще употребляется въ видѣ разнаго рода консервовъ и въ такомъ видѣ можетъ быть отправляемо на болѣе отдаленные рынки, благодаря чему иногда кормъ, годный для другихъ животныхъ (въ Америкѣ—кукуруза), использовался свиньей съ болѣе выгодой, чѣмъ другимъ скотомъ. Въ разсматриваемомъ районѣ для хозяина всегда выгоднѣе будетъ скормить такой, болѣе дорогой здѣсь кормъ не свиньѣ, а другимъ видамъ скота, такъ какъ свинина можетъ и будетъ, несомнѣнно, доставляться сюда изъ болѣе соответствующихъ для этой отрасли районовъ (какъ напр. ранѣе описанный экстенсивный и еще болѣе группа областей, къ описанію которой мы сейчасъ перейдемъ) по болѣе дешевой цѣнѣ, чѣмъ это мясо можетъ быть произведено на мѣстѣ.

Такимъ образомъ густонаселенный районъ экстенсивнаго земледѣлія *принимаетъ скоро* по проведеніи желѣзныхъ дорогъ *характеръ интенсивнаго, какъ по приложенію капитала въ земледѣліи, такъ и по развитію городовъ и обрабатывающей промышленности*; но, *вмѣстѣ съ тѣмъ, этотъ районъ, благодаря качествамъ почвы и климата, будетъ имѣть возможность еще довольно долго сохранять характеръ вывозящей хлѣбъ области, если только, вслѣдствіе особенной выгодности какого либо технического растенія, послѣднее не отниметъ слишкомъ большого пространства изъ подъ хлѣба.* Изъ земледѣльческихъ продуктовъ районъ этотъ получаетъ извнѣ племенной молочный скотъ, лошадей или быковъ для работы и для откармливанія и частью откормленный скотъ и консервированное мясо (свиное). По отношенію ко многимъ продуктамъ обрабатывающей промышленности районъ имѣетъ большіе шансы сдѣлаться скоро самостоятельнымъ, такъ какъ для развитія городовъ и фабрикъ существуютъ благопріятныя условія. Зависимость-же его отъ другихъ районовъ выражается въ томъ, что развивающіяся фабрики требуютъ часто ввознаго матеріала; и, наконецъ, при отсутствіи матеріаловъ для полученія продуктовъ горнаго промысла, послѣдніе должны получаться также извнѣ. Но, *условія развитія обрабатывающей промышленности и образованія городовъ здѣсь, все-же, не такъ благопріятны, какъ въ вышеописанномъ районѣ интенсивнаго приморья, потому* переходъ въ ту фазу, которой достигли эти приморья, т. е. *увеличеніе плотности населенія и не-земледѣльческихъ промысловъ въ такой мѣрѣ, чтобы мѣстныя земледѣльческія хозяйства вынуждены были производить въ преобладающей мѣрѣ продукты скотоводства, сокращая ради этого площадь подъ зерновыми хлѣбами до возможнаго minimum'a, едва-ли когда-либо совершится здѣсь въ той мѣрѣ, какъ въ приморьяхъ или даже горнопромышленныхъ областяхъ.*

Намъ остается, наконецъ, въ заключеніе обратить вниманіе на то, что всѣ указанныя измѣненія въ производительности района должны произойти, независимо отъ разстоянія его отъ центральныхъ старыхъ интенсивныхъ мѣстностей. Можно даже предполагать, что, чѣмъ болѣе этотъ районъ удаленъ отъ центра, тѣмъ бы-

стрѣе въ немъ разовьются мѣстныя фабрики и города и тѣмъ быстрѣ пойдутъ всѣ измѣненія, предполагая, конечно, что постройка желѣзныхъ дорогъ, вызывающая эти измѣненія, идетъ достаточно быстро.

§ 15. Переходимъ къ послѣдней группѣ областей, въ которую мы включаемъ области двухъ различныхъ, повидимому, типовъ, а именно: экстенсивныя приморскія области, и затѣмъ, сходныя съ ними по характеру, бывшія лѣсныя области равнинъ, по скольку они принадлежать умѣренному или умѣренно-холодному поясу ¹⁾.

Названныя области имѣютъ общую черту именно во влажноти климата, которая дѣлаетъ скотоводство болѣе выгоднымъ, чѣмъ зерновое хозяйство.

Говоря вообще, приморья (не считая, конечно, тундристыхъ береговъ Сѣвернаго Океана или скалъ Норвегіи и Шотландіи и т. п.) отличаются болѣе мягкимъ и ровнымъ климатомъ и обладаютъ, поэтому, казалось-бы, многими шансами — обратиться современемъ въ страны интенсивныя, тѣмъ болѣе, что природный путь сообщенія — море — не остался, конечно, безъ вліянія на развитіе ихъ въ предшествующій періодъ. Но выше было уже указано, что вліяніе близости моря различно, въ зависимости отъ качествъ портовъ, хотя, конечно, это, все-же, лишній шансъ на развитіе, такъ какъ области эти и прежде имѣли относительно хорошій путь сообщенія, и, кромѣ того, и источникъ дохода помимо земледѣлія. Потому раздѣленіе труда и образованіе внутреннихъ рынковъ должно было произойти здѣсь въ относительно давній періодъ. Въ нѣкоторой мѣрѣ это справедливо для всѣхъ приморскихъ областей; но тѣ изъ нихъ, которыя обладали лучшими портами, способными при новыхъ

¹⁾ Сюда-же должны быть причислены влажныя предгорья, характеризованныя частью выше. Что касается сухихъ предгорій съ мягкимъ и переходнымъ къ степному климатомъ, то судьба ихъ почти одинакова съ судьбою ранѣе описанныхъ странъ бывшаго „района дикаго скотоводства“ или только что описанныхъ областей экстенсивнаго земледѣлія. Предгорія же съ болѣе влажнымъ климатомъ, какъ сказано, принадлежать къ описываемой группѣ; но мы не упоминаемъ о нихъ отлѣльно въ текстѣ, потому что въ общемъ они сходны съ лѣсными областями, къ которымъ часто принадлежать; особенности-же ихъ указаны съ достаточной полнотой ранѣе.

условіяхъ морского транспорта (громадныя, глубоко сидяція суда) расширять свои сношенія, мы отнесли къ группѣ интенсивныхъ странъ. Здѣсь-же мы будемъ разсматривать только такія приморья, которыя больше проиграли, чѣмъ выиграли отъ введенія пара, какъ двигателя при морскомъ транспортѣ. Отъ интенсивныхъ приморій эти области отличаются тѣмъ, что порты ихъ несравненно хуже, да и окружающее море, обыкновенно, не такъ удобно, представляя значительныя препятствія для прохода большихъ судовъ. Но, разъ портъ является неспособнымъ принимать океанскіе пароходы или вообще глубокосидячіе суда, то, при существующемъ стремленіи къ увеличенію размѣровъ судовъ, торговое значеніе его не только не увеличивается съ улучшеніемъ транспортныхъ средствъ, но, наоборотъ, падаетъ, а, слѣдовательно, и значеніе его, какъ внутренняго рынка для прилежащей мѣстности, уменьшается. Даже если возможно было улучшение портовъ помощью искусственныхъ мѣръ, то и тогда, пока эти мѣры осуществились и успѣли оказать свое вліяніе, — торговля, обыкновенно, успѣвала найти другіе пути и развитіе описываемыхъ областей останавливалось или, по крайней мѣрѣ, значительно отставало отъ другихъ конкурирующихъ приморій, съ болѣе удобными по естественнымъ условіямъ портами; побѣда для послѣднихъ была тѣмъ легче, что глубокіе порты и раньше были удобнѣе; теперь-же, вслѣдствіе значительнаго роста городского населенія и обрабатывающей промышленности, эти порты окружены широкимъ поясомъ вольнаго и скотоводственнаго хозяйства и потому нуждаются въ подвозѣ зерна для своего продовольствія и матеріаловъ для своихъ фабрикъ. Такимъ образомъ портъ представлялъ уже самъ собою значительный рынокъ, особенно для продуктовъ земледѣлія, и потому тѣмъ легче, конечно, могъ привлечь къ себѣ суда и вообще торговлю.

Но упадокъ (относительный) экстенсивнаго приморья обуславливался и другими обстоятельствами, которыя общи ей съ тою областью, къ которой мы теперь перейдемъ.

Что касается бывшихъ лѣсныхъ областей, то здѣсь, можно-бы, пожалуй, различить двѣ подгруппы: 1) освободившіяся отъ лѣсовъ еще ранѣе проведенія желѣзныхъ дорогъ, слѣд., имѣвшія

болѣе хорошіе пути сообщенія (рѣки) и 2) освободившіяся только по проведеніи желѣзныхъ дорогъ. Но судьба ихъ, по существу, одинакова, потому мы будемъ говорить только о послѣднихъ.

Факты показываютъ, что первымъ результатомъ проведенія желѣзныхъ дорогъ въ лѣсную область является обыкновенно уничтоженіе лѣсовъ и иного результата почти невозможно ожидать. Стоитъ припомнить только, что, по вычисленіямъ Тюнена, рента, доставляемая лѣсомъ, такъ высока, что уступаетъ только рентѣ отъ огородныхъ земель (вольнаго хозяйства Т.); иначе говоря: цѣна лѣсныхъ матеріаловъ въ городѣ, при существованіи прежнихъ путей сообщенія, также весьма высока. Съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ эта цѣна можетъ упасть чувствительно только въ случаѣ возможности замѣны дровъ минеральнымъ топливомъ; да и тогда извѣстные сортаменты могутъ повыситься въ цѣнѣ (шпалы). Если же продолжается употребленіе древеснаго топлива, цѣна дровъ не понизится, а скорѣе повысится, ибо, хотя увеличивается районъ снабженія города дровами, но увеличивается и спросъ на нихъ, вслѣдствіе расширенія фабрикъ и потребленія топлива самими желѣзными дорогами. Если при этомъ не вводится правильнаго лѣснаго хозяйства, а практикуется прямо лѣсоистребленіе, то это происходитъ вовсе не отъ невѣжества, въ которомъ упрекаютъ обыкновенно хозяевъ, а отъ другихъ причинъ. Замѣтимъ, что процессъ обезлѣсенія совершается несравненно быстрѣе тамъ, гдѣ населеніе успѣло уже нѣсколько болѣе сгуститься: это потому, во 1-хъ, что густое населеніе облегчаетъ разработку лѣса, доставляя рабочую силу; во 2-хъ, если районъ густо населенъ, то это, вмѣстѣ съ тѣмъ, значитъ, что, или болѣе значительная часть площади уже ранѣе очищена отъ лѣса и разработана подъ сельскохозяйственныя угодья, или, что населеніе имѣло до проведенія желѣзной дороги сторонній заработокъ, помимо земледѣлія, или, чаще всего, имѣло мѣсто и то и другое, ибо почва и климатъ здѣсь столь мало соотвѣтствуютъ земледѣлію въ томъ видѣ, какъ оно могло вестись при прежнихъ условіяхъ (почти всегда въ видѣ технически-нераціональнаго зерноваго хозяйства), — что не могло давать достаточно средствъ для болѣе или менѣе густого населенія. Такой сторонній заработокъ могли доставлять частью кустарные промы-

слы, основанные на переработкѣ лѣсного матеріала, частью переработка въ фабрикахъ (также кустарнымъ способомъ) нѣкоторыхъ, культивируемыхъ здѣсь техническихъ растений (выгодность переработки льна въ полотно въ „районѣ дикаго скотоводства“ указываетъ еще Тюненъ). Желѣзная дорога обыкновенно уничтожаетъ оба эти вида промысловъ и это побуждаетъ къ скорѣйшему уничтоженію лѣсовъ ради расширенія земледѣльческой культуры.

Населеніе такой лѣсной области, слѣдовательно, прежде не могло производить достаточно хлѣба для собственныхъ надобностей, за неимѣніемъ годной для того почвы, а часто и за дороговизной разработки ея изъ подъ лѣса при невозможности сбыта лѣсного матеріала. Теперь-же, когда сбытъ открылся, естественно было очистить почву отъ лѣса и разработать ее подъ пашню или лугъ, — вообще подъ сельскохозяйственное пользованіе.

Но все эти мотивы могли побуждать къ лѣсоистребленію мелкихъ земледѣльцевъ-крестьянъ, — лѣсъ-же принадлежалъ, обыкновенно, крупнымъ землевладѣльцамъ. Последніе, однако, имѣли также причины желать уничтоженія лѣса. Не говоря о томъ, что значительная цѣна бывшаго дотолѣ почти безцѣннымъ лѣса представляла слишкомъ большой соблазнъ, — часто продажа и срубка лѣса производились и по нуждѣ или по совершенно раціональнымъ соображеніямъ. Нужда могла возникнуть потому, что практиковавшееся здѣсь первобытное зерновое (трехпольное) хозяйство было выгодно только при тѣхъ высокихъ цѣнахъ хлѣба, которыя существовали вслѣдствіе невозможности подвоза изъ болѣе плодородныхъ районовъ. Когда-же, съ открытіемъ желѣзныхъ дорогъ, цѣны пали, то хозяйство сдѣлалось убыточно и на покрытіе этихъ убытковъ долженъ былъ проданъ лѣсъ на срубъ. То-же пониженіе цѣны хлѣба указывало, — рядомъ, можетъ быть, съ увеличеніемъ цѣны продуктовъ животноводства, — на выгоду перехода къ другому виду хозяйства, съ болѣе развитіемъ скотоводства; а для такого перехода требовался, во 1-хъ, капиталъ, во 2-хъ, болѣею частью, и расширеніе культурной земледѣльческой площади, если не для пашни, то для луговъ и вообще кормовыхъ пространствъ. То и другое, слѣдовательно, опять побуждало сводить лѣсъ. Но, кромѣ того, и въ видахъ поднятія урожаевъ зерна, — которое сдѣ-

жалось необходимымъ въслѣдствіе пониженія цѣнъ, — требовалось сведеніе лѣса. Это потому, что, хотя здѣшнія почвы были мало производительны для зерна при прежнихъ условіяхъ, но, съ уничтоженіемъ лѣсовъ и являющейся, благодаря этому, болѣею сухостью, а можетъ быть и меньшей суровостью климата, — производительность почвы въ отношеніи зерна обыкновенно повышается, особенно если это болѣе тяжелая почва. Правда, если влажность климата обуславливалась *только* или *главнымъ образомъ* присутствіемъ лѣсовъ, то вызванная ихъ уничтоженіемъ сухость можетъ быть на столько велика, что страна можетъ вполне уподобиться по климатическимъ условіямъ земледѣльской и тогда, при болѣе связанной, богатой почвѣ, пойдетъ, тѣмъ-же путемъ въ дальнѣйшемъ развитіи, какъ земледѣльская, континентальная или степная область; но, при почвѣ болѣе дурной, малосвязанной, бѣдной, можетъ обратиться и въ пустыню. Хотя такое изсушеніе и можетъ имѣть мѣсто при слишкомъ форсированномъ истребленіи лѣсовъ, мы будемъ разсматривать здѣсь только нормальный случай, т. е. когда климатъ, хотя и становится болѣе сухимъ, чѣмъ прежде, остается, однако, на столько еще влажнымъ, что производство кормовыхъ растений оказывается выгоднѣе производства зерновыхъ. Меньшая выгодность производства здѣсь зерна есть слѣдствіе значительной влажности климата, а не бесплодной или бѣдной почвы (боровые пески), такъ какъ она еще болѣе при болѣе богатой почвѣ, ибо послѣдняя, какъ болѣе тяжелая, требуетъ тогда, для своей обработки подъ зерно, высокой интенсивности, здѣсь недоступной; такая почва даетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, большіе урожаи травъ (въ здѣшнемъ климатѣ) почти безъ затратъ. Благодаря этому, эта область, если конкуренція чисто земледѣльческихъ областей достаточно-сильна, должна направить свои силы на производство продуктовъ животноводства, или ввести, по крайней мѣрѣ, смѣшанное хозяйство.

Присоединеніе этого района къ желѣзнодорожной сѣти, вызоветъ здѣсь пониженіе цѣны хлѣба, особенно если районъ имѣлъ относительно густое населеніе. Въ такомъ случаѣ, цѣны, при прежнихъ условіяхъ транспорта, хотя и колебались значительно въ зависимости отъ величины мѣстныхъ урожаевъ, но въ общемъ дер-

жались высоко, вследствие того, что мѣстное производство не удовлетворяло потребности, а подвозъ былъ труденъ. Поэтому-то, хотя уничтоженіе лѣсовъ дѣлаетъ климатическія условія болѣе благоприятными для производства хлѣба, площадь подъ зерномъ обыкновенно расширяется весьма мало и чаще обратно,— возможность расширенія скотоводства съ цѣлью сбыта продуктовъ въ болѣе отдаленныя области вызываетъ болѣе усиленное развитіе этой отрасли. Последнее будетъ конечнымъ результатомъ, обыкновенно и въ томъ случаѣ, если въ первое время по вырубкѣ лѣсовъ явилось расширеніе площади подъ хлѣбомъ, ибо, въ концѣ концовъ, условія воздѣлыванія хлѣба здѣсь менѣе благоприятны, чѣмъ въ чисто земледѣльческихъ районахъ. Къ тому-же, расширеніе скотоводства необходимо уже потому, что оно играетъ здѣсь роль поставщика удобренія для хлѣбныхъ культуръ.

Что касается дальнѣйшей судьбы рассматриваемыхъ областей, то надо сказать, что они имѣютъ мало шансовъ пріобрѣсти въ ближайшемъ будущемъ густое населеніе и высокую интенсивность хозяйства, по крайней мѣрѣ, то и другое встрѣчаютъ здѣсь довольно большія препятствія, изъ которыхъ важнѣйшимъ является величина землевладѣнія. Рассматриваемыя области при прежнихъ условіяхъ были областями крупнаго землевладѣнія съ крупными, къ тому-же, болѣею частью хозяйствами.

Въ приморьяхъ, лишенныхъ значительныхъ портовъ, предпринимаемое естественными и экономическими условіями экстенсивное скотоводство не могло держаться иначе, какъ располагая значительной площадью на каждую хозяйственную единицу, и, слѣдовательно, способно было питать очень ограниченное населеніе. О лѣсныхъ-же мѣстностяхъ, очистка которыхъ отъ лѣсовъ началась въ обширномъ размѣрѣ только по проведеніи желѣзныхъ дорогъ, нужно сказать, что они только потому и остались лѣсными, что здѣсь существовало крупное землевладѣніе (частно-владѣльческое или государственное—это все равно), ибо мелкіе землевладѣльцы, при безцѣнности лѣса, поспѣшили-бы уничтожить его, чтобы занять площадь подъ пашню или кормовыя пространства.

Крупное-же землевладѣніе мало способствуетъ развитію городской жизни, особенно если соединяется съ крупнымъ хозяй-

ствомъ,—ибо города живутъ снабженіемъ мѣстнаго сельскаго населенія нужными ему продуктами обрабатывающей промышленности; здѣсь-же, при прежнемъ, первобытномъ земледѣліи, предъявляемы населеніемъ требованія на продукты городовъ были крайне ограничены уже потому, что населеніе въ большей части (работіе) было обыкновенно бѣдно, да кромѣ того часть нуждъ населенія удовлетворялась кустарями. Крупный-же землевладѣлецъ, если и жилъ на мѣстѣ, предпочиталъ удовлетворять свои нужды продуктами большихъ центровъ, гдѣ выборъ предметовъ, конечно, разнообразнѣе, цѣна-же для него имѣла небольшое значеніе ¹⁾). Положеніе это не особенно рѣзко измѣнится и съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, что зависитъ, именно, отъ того направленія, которое принимаетъ здѣсь земледѣльческое производство.

Выше мы сказали, что не будемъ предполагать, что обезлѣсеніе пошло такъ далеко, чтобы страна совершенно уподобилась по сухости климата зерновымъ районамъ. Этимъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, сказано, что область сохраняетъ преимущества по отношенію къ скотоводству,—потому на эту отрасль должно быть обращено болѣе вниманіе. Но размѣры развитія этой отрасли существеннымъ образомъ обуславливаются качествами почвы. На легкихъ почвахъ, при влажномъ климатѣ, культура зерна будетъ выгоднѣе, чѣмъ на тяжелыхъ, при тѣхъ-же условіяхъ. Но и въ томъ случаѣ, когда зерновыя растенія играютъ значительную роль, все-же скотоводство является весьма важной отраслью хозяйства, какъ ради эксплуатации остающейся невоздѣланной почвы (лѣсныя, напр., почвы) такъ и ради увеличенія производительности полеводства собственнаго,—т. е. производства зерна. При легкой почвѣ, однако, особенно въ соединеніи съ крупнымъ землевладѣніемъ и крупными хозяйствами,—роль скота можетъ быть значительно умалена примѣненіемъ искусственныхъ туковъ, которые, —на сколько можно судить по имѣющимся до сихъ поръ опытнымъ даннымъ, — особенно

¹⁾ Wiss, указывая на то, что въ бывшихъ рабовладѣльческихъ штатахъ города развивались слабо, считаетъ это однимъ изъ вредныхъ послѣдствій рабовладѣнія; по нашему же мнѣнію, это больше объясняется крупностью землевладѣнія и крупностью хозяйствъ, чѣмъ рабовладѣніемъ, хотя, конечно, эти два явленія находятся въ нѣкоторой связи между собой.

дѣйствительны въ мѣстностяхъ, подобныхъ по климату описываемымъ и на болѣе легкихъ, бѣдныхъ почвахъ. Одно изъ существеннѣйшихъ условій успѣшности примѣненія туковъ, какъ извѣстно, составляетъ достаточное количество влаги, въ которой здѣсь нѣтъ недостатка, и при этомъ условіи даже очень бѣдные песчаные почвы могутъ быть сдѣланы высокопроизводительными, при помощи однихъ чисто минеральныхъ удобрений — калийныхъ и фосфорнокислыхъ, — почти безъ придачи азотистыхъ, наиболѣе дорогихъ, — какъ это доказываютъ особенно опыты Шульца изъ Лупица, а также опыты А. Н. Энгельгардта (см. „Земл. Газету“ за послѣдніе годы).

Возможность поднятія производительности здѣшнихъ почвъ помощію туковъ имѣетъ особенно большое значеніе при легкихъ песчаныхъ или вообще бѣдныхъ почвахъ, къ которымъ должно причислить кромѣ песковъ еще: подзолы и торфяныя почвы, — которыя всѣ здѣсь не только встрѣчаются, но часто занимаютъ значительныя пространства. При томъ, примѣненіе туковъ, особенно болѣе дешевыхъ, — фосфорнокислыхъ и калийныхъ, — на такихъ почвахъ отзывается наиболѣе благопріятно, — по скольку извѣстно до сихъ поръ, — на урожаяхъ зерновыхъ хлѣбовъ и потому примѣненіе ихъ можетъ во многихъ случаяхъ повести къ усиленному распространенію зернового хозяйства и уменьшенію скотоводства.

Поэтому область, — при крупномъ землевладѣніи и крупныхъ хозяйствахъ и не особенно густомъ населеніи, — можетъ сдѣлаться даже вывозящей хлѣбъ областью.

Мы говорили здѣсь главнымъ образомъ о бывшихъ лѣсныхъ областяхъ; но почти все сказанное приложимо и къ приморьямъ съ тою, развѣ, оговоркою, что приморья, имѣя издавна мѣстные центры, хотя и не очень значительные, и отличаясь къ тому-же, болѣе мягкимъ и ровнымъ климатомъ, могутъ быть болѣе интенсивны.

Но и здѣсь будетъ, по крайней мѣрѣ въ крупныхъ имѣніяхъ, скотоводственное или скотоводственно-зерновое хозяйство, главнымъ образомъ, и при томъ не особенно интенсивное (напр. при огороженной переложной системѣ полеводства) и, пока нѣтъ побудительныхъ причинъ для раздробленія хозяйствъ, — нѣтъ осно-

ванія ожидать ни особенно быстрого увеличенія интенсивности, ни образованія значительныхъ городовъ. Конечно, при развитіи культуры техническихъ растений, положеніе дѣла нѣсколько измѣняется; но такая культура можетъ развиваться только при наличности болѣе густого земледѣльческаго населенія. При томъ, если техническія растенія будутъ производиться и перерабатываться въ крупныхъ хозяйствахъ (картофель на винокурение), присутствіе ихъ можетъ мало содѣйствовать процвѣтанію городовъ; только воздѣлываніе такого технического растенія, которое дастъ матеріалъ для городской фабричной переработки и особенно, если оно мирится или требуетъ малыхъ хозяйствъ — (ленъ, напр.) можетъ вызвать развитіе здѣсь городской жизни. Но послѣдняго рода растенія, культура которыхъ требуетъ затраты большого количества рабочей силы, — въ силу этого обстоятельства, — могутъ развиваться только въ мелкихъ хозяйствахъ, а таковыя здѣсь должны предварительно образоваться. Для образованія-же ихъ должно произойти распаденіе крупныхъ хозяйствъ, или частновладѣльческихъ, или государственныхъ. При возможности воздѣлыванія такого технического растенія, можетъ, конечно, быть выгодно для крупныхъ землевладѣльцевъ раздробить свои хозяйства; равно, могутъ образоваться мелкія хозяйства, если существуютъ незанятые государственныя земли: но, во всякомъ случаѣ, образованіе такихъ хозяйствъ и связанное съ нимъ промышленное развитіе требуютъ времени и процессъ этотъ совершается болѣе или менѣе быстро, въ зависимости отъ многихъ обстоятельствъ.

Такъ напр: на болѣе легкихъ почвахъ, какъ указано, могутъ развиваться крупныя зерновыя хозяйства при примѣненіи искусственныхъ туковъ и это задержитъ распаденіе этихъ хозяйствъ; на тяжелыхъ-же почвахъ процессъ распаденія крупныхъ хозяйствъ можетъ задерживаться необходимостью значительныхъ меліорацій (дренажъ).

Словомъ, рассматриваемые районы имѣютъ мало шансовъ сдѣлаться скоро странами интенсивными; болѣе вѣроятно, что они долго еще останутся странами относительно экстенсивнаго земледѣлія и скотоводства.

Есть, впрочемъ, у этихъ районовъ, и именно лѣсныхъ, еще

одинъ шансъ — достигнуть относительно высокой интенсивности. Этотъ шансъ заключается, именно, въ томъ, что въ лѣсной области можетъ развиваться фабричное производство, привлекаемое сюда исключительно дешевизной топлива. Мы указали выше, что въ экстенсивныхъ странахъ, вслѣдствіе затрудненія добывать рабочихъ, горные промыслы вообще, и особенно каменноугольная промышленность, прививаются трудно. Вотъ въ это-то время, когда страна находится на той культурной ступени, на которой развитіе горныхъ промысловъ и добыча минеральнаго топлива слишкомъ трудны, или — если подвозъ этихъ матеріаловъ затрудняется какими-либо обстоятельствами, лѣсные районы получаютъ особые преимущества, какъ специально приспособленные для развитія крупной промышленности. Перевозка топлива, — особенно дровъ, — во всякомъ случаѣ болѣе затруднительна, чѣмъ перевозка перерабатываемаго фабрикой матеріала. А если этотъ матеріалъ, къ тому-же, довольно цѣнный и кромѣ того ввозный, то, понятно, что относительно незначительное удлиненіе проходимаго имъ пути съ избыткомъ можетъ окутаться удешевленіемъ топлива. Эта тенденція концентраціи фабрикъ въ лѣсныхъ районахъ удерживается и послѣ того, какъ эти районы соединены съ центральными рынками рельсовыми путями, ибо и при этомъ условіи, — пока страна не обезлѣсена вполне и, слѣдовательно, продолжается все еще употребленіе древеснаго топлива, — лѣсные районы сохраняютъ значительныя преимущества, такъ какъ, хотя топливо и вздорожало на мѣстѣ, вслѣдствіе легкости вывоза, но, все-же, цѣна его здѣсь ниже, чѣмъ въ центральныхъ мѣстностяхъ, по крайней мѣрѣ на стоимость провоза, и, — что, можетъ быть, еще важнѣе, — полученіе его изъ близлежащихъ мѣстъ несравненно удобнѣе.

Но чѣмъ быстрѣ идетъ обезлѣсеніе, чѣмъ скорѣе, слѣдовательно, наступаетъ необходимость перейти къ минеральному топливу, тѣмъ скорѣе уничтожаются и мотивы концентраціи фабричнаго производства въ лѣсныхъ районахъ. Въ концѣ концовъ, слѣдовательно, здѣсь могутъ удержаться и развиваться только тѣ фабрики, которыя имѣютъ какую-либо иную связь съ мѣстностью, кромѣ потребленія топлива. Конечно, существованіе ранѣе образовавшихся фабрикъ можетъ быть поддержано установленіемъ благоприятна-

го тарифа для подвозки минеральнаго топлива; однако, главное преимущество этихъ фабрикъ передъ фабриками конкурирующихъ районовъ будетъ, все-же, потеряно.

Въ окончательномъ результатѣ, слѣдовательно, даже и эта случайная причина не можетъ значительно ускорить переходъ района къ вышей интенсивности.

Обращаясь къ детальному разсмотрѣнію вопроса, какія отрасли хозяйства найдутъ здѣсь наиболѣе выгодное для себя мѣсто, мы приходимъ къ слѣдующему выводу.

Какъ было показано, почти во всѣхъ случаяхъ скотоводство здѣсь будетъ преобладать надъ производствомъ зерна. Въмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду слабаго развитія обрабатывающей промышленности и городовъ и рѣдкости населенія, хозяйство вообще должно имѣть болѣе экстенсивный характеръ, по скольку, по крайней мѣрѣ, недостатокъ въ рабочихъ, будетъ заставлять стремиться къ уменьшенію приложенія живого труда. Этимъ исключается существованіе наиболѣе интенсивныхъ отраслей скотоводства, такъ какъ молочное хозяйство со сбытомъ свѣжаго молока не можетъ существовать, за исключеніемъ небольшихъ районовъ „вольнаго хозяйства“ въ окрестностяхъ городовъ. Но за то другія отрасли молочнаго хозяйства будутъ здѣсь, въ большинствѣ случаевъ, процвѣтать. Относительно малая интенсивность при влажномъ климатѣ благоприятствуетъ росту и воздѣлыванію травъ и выгонному хозяйству, а послѣднее, въ свою очередь, есть одно изъ условій, благоприятствующихъ разведенію и воспитанію скота, въ данномъ случаѣ, именно, молочнаго. Потому такія области будутъ спеціальными поставщиками племеннаго молочнаго скота почти во всѣ остальные районы, практикуя, вмѣстѣ съ тѣмъ, производство масла и сыра. Производиться на племя будетъ здѣсь именно молочный, а не иного назначенія скотъ, такъ какъ, хотя травянистая растительность здѣсь хороша, а часто и роскошна, но здѣсь, все-же, было-бы невыгодно воспитаніе чисто-мясного скота, для котораго требуется болѣе интенсивное, не чисто травяное кормленіе съ молоду, а здѣсь такое кормленіе большею частью окажется не соответствующимъ высотѣ интенсивности. Кромѣ того и добываніе придаточныхъ кормовъ здѣсь несравненно затруднительнѣе, чѣмъ, напр., въ интенсивномъ

промышленномъ приморьѣ; при помощи-же молочнаго скота легче использовать значительное количество грубаго корма.

Откармливаніе будетъ практиковаться здѣсь на заводахъ, дающихъ изобильные кормовые отбросы (винокурение), по скольку такіе заводы будутъ возможны при существующей рѣдкости населенія. Но это, во всякомъ случаѣ, будутъ скорѣе исключенія, чѣмъ правила. Воспитаніе рабочаго скота здѣсь еще менѣе умѣстно, ибо самое качество корма, — сочность травъ, — развиваетъ въ животныхъ способность къ молочности, — т. е. качество, до извѣстной степени исключющее качества, нужныя рабочему скоту.

При молочномъ скотоводствѣ на выдѣлку масла и сыра, умѣстно и свиноводство, частью племенное, частью откармливаніе.

Но и для овцеводства здѣсь найдется, обыкновенно, мѣсто, по скольку этому не препятствуетъ климатъ (слишкомъ суровый). Крупныя хозяйства, особенно съ болѣе сухой (песчаной) почвой, не будутъ имѣть часто возможности использовать всю площадь помощью крупнаго рогатаго скота, тѣмъ болѣе, что и ростъ травъ будетъ относительно слабъ; потому они будутъ прибѣгать къ овцеводству. Въ этомъ случаѣ овцеводство будетъ также съ преобладаніемъ шерстнаго направленія, при чемъ, однако, такъ какъ мясо не совсѣмъ безцѣнно, особенно благодаря возможности отправки его въ болѣе интенсивныя районы, мясность животныхъ не можетъ быть вполне пренебрегаема, да къ тому-же, какъ указано, — развитіе этого качества является въ извѣстной мѣрѣ само собою, вслѣдствіе рациональнаго содержанія и кормленія. Потому здѣшнихъ овецъ въ крупныхъ хозяйствахъ можно считать мясо-шерстными. Чѣмъ мельче хозяйства, тѣмъ болѣе шерстная овца будетъ замѣняться мясной, гораздо болѣе удобной для мелкаго хозяина ¹⁾.

Но чѣмъ влажнѣе климатъ, тѣмъ менѣе умѣстно овцеводство, особенно шерстное, и тѣмъ болѣе шерстная овца будетъ отсту-

¹⁾ Можно-бы пожалуй, спросить, почему мы не упоминаемъ о молочной овцѣ или о шкурной (если позволительно такъ выразиться), т. е. воспитываемой для полученія собственно шкуры на мѣхъ (овчины). Мы полагаемъ, что эти отрасли хозяйства составляютъ такіе остатки первобытной жизни, которые все болѣе и болѣе должны уничтожаться подъ влияніемъ новыхъ условій, потому и не упоминаемъ о нихъ.

пать, съ одной стороны — передъ мясной, съ другой — передъ другими родами скота. Въ такихъ влажныхъ и, особенно, дурно еще обрабатываемыхъ мѣстахъ, гдѣ луга и выгоны не пользуются достаточно тщательнымъ уходомъ, овцы часто заражаются (напр. такъ называемой печеночной двуусткой *Distoma hepatica*), потому здѣсь умѣстнѣе будетъ, по крайней мѣрѣ въ крупныхъ хозяйствахъ, коневодство, при помощи котораго также легко использовать отдаленные выгоны, и которому не вредить сырость этихъ выгоновъ, особенно по скольку дѣло касается болѣе тяжелыхъ породъ рабочихъ лошадей. Это тѣмъ болѣе удобно, что здѣсь специальный, такъ сказать, лошадиный кормъ — овесъ, особенно въ болѣе суровыхъ положеніяхъ, составляетъ главный зерновой продуктъ, дающій наиболѣе вѣрные и часто наиболѣе высокіе урожаи.

§ 16. Такимъ образомъ мы обозрѣли всѣ тѣ районы, на которые мы раздѣлили современный міръ. Можно-бы, конечно, увеличить число этихъ районовъ еще нѣсколькими: напр., рассмотреть отдѣльно судьбу тѣхъ районовъ, которые почти вышли уже изъ состоянія лѣсныхъ до введенія парового транспорта или охарактеризовать болѣе подробно возможное развитіе хозяйствъ въ области болѣе теплыхъ приморскихъ странъ и т. п. Но новаго мы при этомъ нашли-бы немного, по крайней мѣрѣ такого, что могло-бы существенно измѣнить нашъ выводъ относительно расположенія отраслей хозяйства въ современномъ мірѣ по отношенію къ главному потребительному центру, — а рѣшеніе этого вопроса и побудило насъ просмотрѣть возможный ходъ развитія хозяйствъ по областямъ. — Точно также можно было-бы для cadaго изъ характерныхъ районовъ избрать одну область и иллюстрировать наши теоретическіе выводы статистическими данными, относящимися къ этой области. Но едва-ли тотъ огромный трудъ, который нужно произвести ради приведенія такихъ статистическихъ доказательствъ, окупился-бы полученными результатами. Въ общемъ, кажется намъ, и безъ того ясно, какую область Европы или Америки слѣдуетъ отнести къ тому или другому изъ характеризованныхъ типовъ. Потому мы удовольствуемся теоретическимъ обзоромъ и только ниже, мимоходомъ, укажемъ какія области могли-бы служить для статистическаго подтвержденія нашихъ выводовъ.

Попробуемъ, на основаніи приведенныхъ характеристикъ хозяйства различныхъ областей, перейти къ рѣшенію вопроса: на сколько-же въ современномъ мірѣ удержится то кольцеобразное расположеніе системъ хозяйствъ и полеводства вокругъ центрального города, которое указывалъ Тюненъ? или: каково вообще будетъ расположеніе отраслей хозяйства: будетъ-ли система и интенсивность хозяйства и въ современномъ мірѣ, какъ у Тюнена, находится въ зависимости отъ разстоянія области отъ центрального города и въ какой мѣрѣ то и другое будетъ опредѣляться иными причинами, которыя не приняты во вниманіе Тюненомъ въ его схемѣ, или не могли вліять существенно на расположеніе хозяйствъ въ его уединенномъ государствѣ?

Начнемъ съ важнѣйшаго изъ этихъ вопросовъ и именно: зависить-ли система хозяйства и система полеводства, а, слѣдовательно, и интенсивность въ современномъ мірѣ отъ разстоянія данной области отъ центрального города?...

Уже самый принципъ, который мы положили въ основу дѣленія на области, указываетъ отчасти, что отвѣтъ на поставленный вопросъ долженъ быть отрицательный. Въ самомъ дѣлѣ, хотя мы и выдѣлили области интенсивныя, но, въ сущности, въ основу дѣленія положены естественныя — климатическія, почвенныя и топографическія — условія областей, а не интенсивность ихъ или близость отъ рынка. Можно, пожалуй, сказать, что несходство получаемого нами результата со схемой Тюнена является слѣдствіемъ того, что Тюненъ построилъ именно только схему, мы-же беремъ дѣйствительность. Это, конечно, имѣетъ значеніе, но далеко не столь важное, какъ кажется съ перваго взгляда.

Дѣло въ томъ, что Тюненъ вовсе не случайно положилъ въ основу своего изслѣдованія вліяніе транспорта и разстоянія отъ рынка, а не иное какое либо условіе, вліяющее на характеръ хозяйства. Онъ остановился на факторѣ разстоянія, потому что, при существовавшемъ въ то время способѣ транспорта, разстояніе отъ рынка являлось повелѣвающимъ условіемъ для той или иной организациі хозяйства. Конечно, и самъ Тюненъ указываетъ, что при большемъ плодородіи почвы относительно зерна разстояніе отъ рынка можетъ быть болѣе, чѣмъ при меньшемъ плодородіи. Но,

вмѣстѣ съ тѣмъ, онъ-же указываетъ, что относительная легкость транспорта продуктовъ скотоводства дѣлаетъ выгоднымъ производство ихъ только въ наиболѣе близкихъ къ городу и наиболѣе отдаленныхъ отъ рынка мѣстахъ, даже независимо, если не отъ производительности почвы, то отъ производительности скота.

Конечно, Тюненъ, какъ мы показали, сдѣлалъ нѣсколько предположеній, не соотвѣтствующихъ ни дѣйствительности, ни условіямъ, поставленнымъ для „уединеннаго государства.“ Тѣмъ не менѣе, основное положеніе его, что характеръ хозяйства опредѣляется, — при данныхъ транспортныхъ условіяхъ, — на первомъ мѣстѣ разстояніемъ отъ рынка, — это положеніе останется вѣрнымъ и въ томъ случаѣ, если мы, вмѣсто его невѣрныхъ предположеній, подставимъ болѣе вѣрныя.

Такая зависимость организаціи хозяйства отъ разстоянія есть просто результатъ того, что при прежнихъ путяхъ сообщенія стоимость транспорта продукта увеличивалась прямо пропорціонально массѣ его и разстоянію отъ рынка.

Если, какъ мы это дѣлали, принимать цѣнность продукта равной количеству затраченной на производство его трудовой энергіи, то мы можемъ выразить эту зависимость, — опредѣляющую положеніе системъ хозяйства въ У. Г. Тюнена, — въ видѣ схематической формулы — слѣдующимъ образомъ. Пусть w обозначаетъ цѣнность единицы вѣса какого либо продукта въ непосредственной близости отъ рынка и слѣдовательно — цѣну его на рынкѣ. Далѣе, пусть v будетъ та-же цѣнность (не смѣшивать со стоимостью) для продукта, произведеннаго на разстояніи R миль (или верстъ). Сбытъ продукта на рынокъ возможенъ до тѣхъ поръ пока величина v , сложенная со стоимостью провоза до рынка, не превышаетъ w . Если стоимость провоза на единицу пространства составляетъ a , то на все разстояніе, по условіямъ Тюнена, она будетъ $a.R$ и, слѣдовательно, будемъ имѣть, какъ предѣлъ для выгоднаго разстоянія: $w = v + a.R$ или $R = \frac{w-v}{a}$. Такъ какъ изъ чиселъ, входящихъ въ эту формулу, a величина постоянная, то, для того чтобы R (радіусъ уединеннаго государства) былъ возможно великъ, нужно чтобы разность $w - v$ была возможно велика, а въ этой разности, въ свою очередь, величина w (цѣна въ городѣ), по

выводу Тюнена, не может возрастать и потому результатъ вычисления цѣликомъ зависитъ отъ измѣненія величины v ; а, между тѣмъ, колебанія этой величины имѣютъ относительно малое вліяніе на измѣненіе величины R . Представимъ себѣ, въ самомъ дѣлѣ, что урожай повысился вдвое и пусть это поведетъ даже къ уменьшенію величины v также въ два раза; тогда формула, опредѣляющая предѣлъ выгоднаго воздѣлыванія продукта, приметъ слѣдующій видъ: $w = \frac{v}{2} + a R'$, гдѣ R' представляетъ предѣлъ разстоянія при новыхъ условіяхъ. При неизмѣнности цѣны на рынкѣ, w , величина R' будетъ, слѣдовательно, больше R , т. е. разстояніе выгоднаго воздѣлыванія продукта возрастетъ и именно на разность R' и R при чемъ $R = \frac{w-v}{a}$, а $R' = (w - \frac{v}{2}) : a$, т. е. $R' - R = \frac{v}{2a}$; изъ этого видно, что, вслѣдствіе постоянства величины a , вліяніе уменьшенія v на увеличеніе радіуса У. Г. не можетъ быть особенно значительно. Въ самомъ дѣлѣ, отношеніе, выражающее это удлиненіе радіуса $(\frac{v}{2} : a)$, будетъ тѣмъ больше, чѣмъ больше дѣлимое, а для этой величины предѣломъ будетъ цѣнность производства на границѣ уединеннаго государства, т. е. $v = 0$ (нулю). вмѣстѣ съ тѣмъ по мѣрѣ приближенія къ этому предѣлу, т. е. по мѣрѣ уменьшенія цѣнности продукта на границѣ У. Г., вліяніе этого уменьшенія на увеличеніе радіуса У. Г. будетъ становиться все менѣе; это лучше всего можно видѣть, взявъ формулу въ такомъ видѣ: $w = v + a \cdot R$. Такъ какъ здѣсь w и a — величины постоянныя, то съ уменьшеніемъ v должно увеличиваться R и, очевидно, чѣмъ было больше v сравнительно съ a , тѣмъ больше должно увеличиться R (разстояніе), чтобы компенсировать уменьшеніе v ; другими словами, — при этомъ условіи, уменьшеніе цѣнности производства вызываетъ значительное расширеніе района, изъ котораго продуктъ можетъ доставляться въ городъ. Но когда v незначительно превосходитъ по величинѣ a , то, на оборотъ, уменьшеніе v можетъ компенсироваться уже незначительнымъ увеличеніемъ множителя при a ; иными словами: — пониженіе цѣнности продукта на мѣстѣ производства — не увеличиваетъ въ соотвѣтственной степени района снабженія города. Для большей наглядности выразимъ это правило цифрами:

Пусть $v = 1000a$ — въ одномъ случаѣ и $v = 100a$ — въ дру-

гомъ случаѣ; тогда будемъ имѣть: при $v=1000a$: $w=v+a.R=(1000+R)a$; если при этомъ v уменьшится въ 2 раза, то будетъ $v=500a$ и для того, чтобы коэффициентъ при a въ формулѣ $w=(1000+R)a$ —не измѣнилъ своей величины, нужно, чтобы R увеличилось на 500; это значить: при такомъ соотношеніи величинъ, удешевленіе производства въ 2 раза вызываетъ очень значительное расширеніе предѣловъ У. Г. Но если v первоначально было,—или достигло уже, вслѣдствіе послѣдовательнаго уменьшенія, до $v=100a$, то наша формула измѣнится такъ: $w=v+a.R=(100+R)a$; здѣсь, при уменьшеніи v въ 2 раза, т. е. до $v=50a$, нужно было-бы увеличеніе R только на 50, чтобы компенсировать это пониженіе цѣнности продукта.

Если къ этому прибавить еще, что въ У. Г. транспортъ относительно дорогъ (a —велико), то, конечно, нужно предположить, что тамъ чаще будемъ имѣть между v и a послѣднее соотношеніе ($v=100a$), чѣмъ первое ($v=1000a$) и потому мы вправѣ сдѣлать слѣдующій выводъ: при условіяхъ транспорта въ У. Г. Тюнena, увеличеніе разстоянія очень быстро уравниваетъ всѣ тѣ выгоды, которыя могутъ происходить отъ удешевленія производства продукта и,—происходитъ-ли это удешевленіе отъ естественныхъ преимуществъ или отъ увеличенія рациональности или производительности труда—это, разумѣется, все равно.

Таково-ли положеніе при современныхъ условіяхъ транспорта?

Очевидно, нѣтъ. Вслѣдствіе покровительства, оказываемаго современными путями сообщенія массовымъ продуктамъ (по крайней мѣрѣ, если они не подлежатъ быстрой порчѣ), какъ путемъ установленія для провоза ихъ пониженнаго тарифа вообще, такъ и путемъ уменьшенія тарифа съ разстояніемъ, — положеніе дѣла совершенно измѣняется. Для насъ здѣсь особенно важно обратить вниманіе на вліяніе увеличенія массы транспортируемаго продукта на высоту тарифа. При конномъ транспортѣ, какъ указываетъ Тюненъ, для дальнихъ районовъ конкуренція затрудняется еще и тѣмъ, что для доставки продукта на рынокъ требуется держать особый комплектъ упряжей. Но, вѣдь, это затрудненіе есть слѣдствіе того, что число транспортныхъ единицъ (пудоверстѣ), которое

нужно выполнить, превышает силы наличнаго рабочаго скота; потому затрудненіе это можетъ возникнуть не только отъ увеличенія разстоянія, но и отъ увеличенія массы произвѣдимаго продукта (произведеніе = числу пудовъ увеличится одинаково отъ возрастанія того и другаго множителя); т. е., увеличеніе урожайности здѣсь выгодно, можно сказать, только до извѣстнаго предѣла, не потому, однако, что съ повышеніемъ интенсивности и урожайности возрастаетъ стоимость или цѣнность продукта, а просто потому, что, — разъ этотъ предѣлъ перейдетъ, — для доставки на рынокъ избыточнаго продукта, даже при самомъ незначительномъ разстояніи отъ рынка, пришлось-бы держать лишнее количество скота, а это можетъ поглотить всѣ выгоды отъ увеличенія урожая.

При паровомъ транспортѣ положеніе совершенно обратное: чѣмъ производительнѣе почва даннаго района, чѣмъ больше можетъ быть доставлено продукта изъ района притяженія пути, тѣмъ ниже можетъ быть тарифъ на единицу транспортируемаго товара. Почти тоже можно сказать и относительно разстоянія: хотя уменьшеніе ставки не обратно пропорціонально разстоянію, но все-же она падаетъ обыкновенно съ увеличеніемъ проходимаго грузомъ разстоянія, по крайней мѣрѣ относительно (по расчету на пудоверсту).

Но особенно важно первое изъ указанныхъ обстоятельствъ, т. е. пониженіе тарифа по мѣрѣ увеличенія массы продукта; ибо, это значитъ, что условія транспорта измѣнились такимъ образомъ, что теперь естественныя преимущества области по производству даннаго продукта не уменьшаются (особенно, если это массовый продуктъ) вслѣдствіе необходимости транспорта, какъ это было прежде, а, на оборотъ, увеличиваются: то-же соотношеніе между массой транспортируемаго товара (или вообще числомъ транспортныхъ единицъ — пудовъ) и стоимостью транспорта увеличиваетъ выгоды интенсивнаго производства, первымъ слѣдствіемъ котораго всегда является увеличеніе массы произвѣдимаго на единицу пространства продукта. Изъ этого слѣдуетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, что теперь для страны, — независимо отъ ея разстоянія отъ рынка, — производство продукта даннаго рода становится тѣмъ болѣе выгодно, чѣмъ производительнѣе ея почва относительно этого продукта

и чѣмъ выше интенсивность хозяйства, — по крайней мѣрѣ по скольку послѣдняя не увеличиваетъ цѣнности продукта.

Въ полной мѣрѣ это правило прилагается, конечно, только къ продуктамъ массовымъ или, — еще точнѣе — ко всей массѣ производимыхъ и транспортируемыхъ изъ даннаго района и въ данный районъ въ совокупности продуктовъ; но, до нѣкоторой степени, это правило имѣетъ значеніе и въ отношеніи каждаго продукта въ отдѣльности, особенно если прибавить, что увеличеніе интенсивности и производительности земледѣлія связаны, — какъ показано выше, — съ увеличеніемъ интенсивности и производительности обрабатывающей промышленности. Благодаря послѣднему увеличеніе интенсивности области не только увеличиваетъ ея экспортную, но и ея импортную способность, что увеличиваетъ снова массу транспорта и даетъ возможность достигнуть дальнѣйшаго пониженія тарифа. Словомъ, современные пути сообщенія усиливаютъ значеніе естественныхъ преимуществъ, тогда какъ прежнія, на оборотъ, умаляли его.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, мы должны признать, что Тюненъ былъ правъ, предположивъ въ своемъ уединенномъ государствѣ всюду одинаковыя естественныя условія (климатъ и почву и топографическое положеніе); при тѣхъ условіяхъ транспорта, которыя имѣли мѣсто въ У. Г., разница естественныхъ условій не могла существенно измѣнить его выводовъ и не потому только, какъ онъ думалъ, что предѣлы У. Г. не велики, но еще и главнымъ образомъ потому, что условія транспорта подавляли вліяніе различія въ естественныхъ условіяхъ, не давали имъ рѣзко обнаружить свое значеніе ¹⁾. Другими словами: — прежній транспортъ давалъ огромныя преимущества именно географическому положенію (разстоянію рынка), но за то не давалъ выразиться въ полной мѣрѣ вліянію преимуществъ области по отношенію къ производству того или другого продукта. Современный-же паровой транспортъ,

¹⁾ Это положеніе явствуетъ уже изъ того, что, измѣняя условія транспорта въ формулахъ Тюнена, мы получили результатъ прямо противоположный его выводамъ о расположеніи отраслей хозяйства (см. стр. 40—44).

обратно, выдвигаетъ на первый планъ и даже усиливаетъ значеніе естественныхъ преимуществъ по отношенію къ производству, подавая въ то-же время значеніе географическаго положенія, т. е. близости отъ рынка. Поэтому, мы должны, не только принять во вниманіе преимущества каждаго района по отношенію къ производству того или другого продукта, но именно исходить изъ этихъ преимуществъ, чтобы прійти къ выводу о расположеніи отраслей хозяйства въ современномъ мірѣ.

§ 17. Сказанное достаточно оправдываетъ принятый нами принципъ раздѣленія областей по ихъ естественнымъ особенностямъ. Если-же признаемъ правильность указаннаго принципа, то стоитъ только взглянуть на карту земныхъ полушарій и, хоть въ самыхъ общихъ чертахъ, представить себѣ почвенный, климатическій и хозяйственный характеръ тѣхъ странъ, которыя должны были-бы войти въ составъ того или другого изъ поясовъ, соответствующихъ поясамъ Тюнена, — чтобы убѣдиться, что ни одного такого, хотя-бы приблизительно однороднаго кольца составить нельзя, и что, слѣдовательно, никакой правильности, даже въ смыслѣ очень отдаленнаго подобія поясамъ Тюнена, не представляетъ ни расположеніе системъ хозяйства, ни расположеніе отраслей хозяйства, ни тѣмъ менѣе величина интенсивности хозяйствъ разныхъ колецъ въ современномъ мірѣ. Попробуемъ, въ самомъ дѣлѣ, сдѣлать такой обзоръ въ немногихъ словахъ.

Прежде всего, значительно измѣняетъ положеніе дѣла указанный выше фактъ, что центральный городъ современнаго міра въ нѣкоторомъ смыслѣ разросся и еще болѣе долженъ разростись до грандіозныхъ размѣровъ. Центрами потребленія продуктовъ, особенно зерноваго хозяйства, являются не только Англія, съ ея огромнымъ населеніемъ, но сверхъ того въ Европѣ — и Бельгія и Голландія и всѣ приморскія области, обладающія удобными гаванями и достаточно рѣзко выраженнымъ морскимъ (влажнымъ) климатомъ, таковы: сѣверное побережье Франціи и берега нѣмецкаго (сѣвернаго) моря; — за тѣмъ, на другой сторонѣ атлантическаго океана, совершенно такой-же характеръ носятъ штаты Новой Англіи съ значительными частями среднихъ приатлантическихъ штатовъ, — Нью-Йорка и Пенсильваніи. Наконецъ, отчасти такой-же

характеръ потребительныхъ для зерна областей имѣютъ или въ ближайшемъ будущемъ будутъ имѣть побережья Средиземнаго моря, а частью можетъ быть и его частей — (Чернаго и Азовскаго), хотя и по другой причинѣ, чѣмъ сѣверныя побережья. Эти (южныя) побережья и прилегающія къ нимъ области должны будутъ специализироваться въ болѣе мѣрѣ въ свойственныхъ имъ полутропическихъ культурахъ, могущихъ приносить здѣсь несравненно болѣе доходъ, чѣмъ производство зерна и скотоводство, продукты которыхъ они легко могутъ получать изъ другихъ странъ.

Всѣ эти части современнаго центрального города, — если можно такъ выразиться, — пригороды его, имѣютъ, конечно, не одинаковое значеніе; Англія съ Лондономъ занимаетъ все еще первенствующее мѣсто, являясь потребительницей не одного зерна, но и всѣхъ видовъ земледѣльческихъ продуктовъ. Но, все-же, присутствіе остальныхъ потребительныхъ областей не остается безъ вліянія и, напр., для Соединенныхъ Штатовъ ихъ приатлантическая полоса имѣетъ огромное значеніе какъ потребительный центръ. Если-бы системы хозяйства располагались въ современномъ мірѣ по тому принципу, какъ въ У. Г. Тюнена, то мы должны были-бы найти почти всѣ системы хозяйства кольцеобразно расположенными вокругъ каждой изъ перечисленныхъ значительныхъ потребительныхъ областей. На самомъ-же дѣлѣ, мы не найдемъ ничего подобнаго; такъ, напр., вслѣдъ за райономъ вольнаго хозяйства въ окрестностяхъ Бремена и Гамбурга идетъ полоса крайне экстенсивнаго хозяйства сѣвернаго и средняго ГанOVERA съ его Люнебургской степью. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, правда, какъ, напр., въ Соединенныхъ Штатахъ можно указать нѣкоторое подобіе такого пояснаго расположенія, но и то только въ одномъ направленіи, съ востока на западъ, — и съ рѣзкимъ перерывомъ Кордильерами.

Но если считать Англію или Королевство Великобританію и Ирландію специфическимъ центромъ потребленія, то и тогда мы не замѣтимъ никакой правильности въ расположеніи районовъ, особенно-же нельзя обнаружить послѣдовательнаго, по мѣрѣ удаленія отъ центра, убыванія интенсивности. Такъ, характеристика хозяйствъ въ различныхъ областяхъ, показала намъ, между прочимъ, что къ числу наиболѣе экстенсивныхъ полосъ слѣдуетъ причислить

приморскія области, берега коихъ лишены удобныхъ гаваней, особенно для тѣхъ судовъ-гигантовъ, которыя характерны для современнаго морского транспорта. А между тѣмъ такія приморскія области лежатъ въ непосредственной близости отъ центра современнаго уединеннаго государства (Англіи), въ видѣ, напр., западныхъ береговъ Франціи, большей части береговъ Балтійскаго моря, береговъ Норвегіи и западнаго берега Пиренейскаго полуострова. Эти, въ непосредственной близости къ центру расположенные районы, не только экстенсивны въ настоящее время, но, какъ мы видѣли, и въ будущемъ останутся на долго таковыми-же.

Если области, непосредственно примыкающія къ современному центру, не представляютъ странъ высокоинтенсивныхъ, то, все же, таковыя есть въ современномъ мірѣ и помимо центрального вольнаго района: согласно высказаннымъ выше соображеніямъ, такими областями наивысшей интенсивности послѣ центральныхъ областей, будутъ бывшіе густонаселенные районы экстенсивнаго земледѣлія, которые сдѣлаются интенсивными, благодаря — съ одной стороны — густотѣ населенія и связанному съ этимъ раздробленію землевладѣнія, съ другой — качествамъ почвы и климата ихъ. Такъ какъ климатъ этихъ областей долженъ, согласно предположенію, содѣйствовать въ особенности производству зерна, т. е. быть въ извѣстной степени континентальнымъ, то уже этимъ исключается возможность положенія такихъ странъ въ непосредственной близости къ морю, и, слѣдовательно, обусловливается бѣльшая или меньшая отдаленность этихъ областей не только отъ настоящаго „центрального города“, но и отъ тѣхъ пригородовъ его, которые занимаютъ интенсивныя приморья. И дѣйствительно, мы находимъ такія области или области, имѣющія всѣ шансы сдѣлаться таковыми въ ближайшемъ будущемъ, въ болѣе или менѣе центральныхъ частяхъ большихъ материковъ. Таковы, напр., въ Германіи — Саксонская провинція Пруссія и равнинныя части королевствъ Баваріи и Саксоніи; сюда-же надо причислить и значительную часть русской Польши; затѣмъ, изъ русскихъ областей, — югозападную черноземную область, малороссію (черноземную) и, наконецъ, центральную черноземную, за исключеніемъ, можетъ быть, наиболѣе восточной, приволжской ея части.

Въ Соединенныхъ Штатахъ къ этой группѣ отойдутъ: западныя части Штатовъ Нью-Йоркъ и Пенсильванія; затѣмъ, цѣлые Штаты Огайо, Индіана, Иллинойсъ,—все области, которыя, какъ показано выше, быстро стремятся перейти къ интенсивному хозяйству; къ нимъ примкнутъ, вѣроятно, послѣ нѣкотораго сгущенія населенія, и Штаты: Айова, Канзасъ и Небраска. Здѣсь, слѣдовательно, въ Америкѣ, чисто случайно, этотъ поясъ, соответствующій поясу плодосѣянаго хозяйства въ У. Г., примыкаетъ, по крайней мѣрѣ нѣкоторою частью своею, непосредственно къ наиболѣе интенсивному приморью. Но эта случайность, конечно, не можетъ считаться доказательствомъ того, что послѣдовательность Тюне-новскихъ круговъ соблюдается и въ современномъ мірѣ, тѣмъ болѣе, что и эти двѣ послѣдовательныя ступени соприкасаются только на очень узкой полосѣ: непосредственно къ Штату Нью-Йоркъ, въ сѣверозападномъ направленіи примыкаетъ крайне экстенсивный штатъ Мичиганъ; точно также, примыкающій съ юга къ интенсивной Пенсильваніи штатъ Виргинія,—не смотря на свой почти тропическій климатъ, далеко не можетъ считаться высокоинтенсивнымъ (отчасти, можетъ быть, по той-же причинѣ, которая была указана для сѣверныхъ экстенсивныхъ приморій и сходныхъ съ ними областей, т. е. вслѣдствіе крупности землевладѣнія).

Но если европейскія и американскія области интенсивнаго зернового хозяйства не могутъ быть названы ближайшими къ центральному и интенсивность ихъ хозяйствъ не можетъ быть объяснена такой близостью, то, конечно, въ еще меньшей мѣрѣ это можно сказать объ Индіи (англійской). А, между тѣмъ, существуютъ весьма опредѣленныя указанія, что эта страна быстро увеличиваетъ интенсивность своего земледѣлія и почти не менѣе быстро развиваетъ свою промышленную дѣятельность, приближаясь, слѣдовательно, къ типу интенсивныхъ странъ того же рода, какъ перечисленныя выше европейскія и американскія области. Стоитъ только вспомнить, въ какой огромной степени увеличился вывозъ изъ Индіи всякаго рода продуктовъ за послѣдніе 15 — 20 лѣтъ, въ теченіи которыхъ построена небольшая еще, сравнительно съ территоріей, сѣтъ желѣзныхъ дорогъ. Въ тотъ же періодъ весьма сильно развились такія интенсивныя культуры, какъ хлопковая,

рисовая и чайная, изъ коихъ послѣдняя введена совершенно вновь. И рядомъ съ этимъ идетъ указанный выше необыкновенно быстрый ростъ мануфактуръ, достигшихъ въ немного лѣтъ такой силы, что произведенія ихъ (хлопчатобумажныя матеріи) конкурируютъ съ англійскими на китайскихъ рынкахъ. А между тѣмъ Индія, по географическому положенію своему, лежитъ, вѣдь, относительно центра (Англіи), прямо, можно сказать, на окраинѣ современнаго уединеннаго государства, — слѣдовательно, въ области, которая — если-бы въ расположеніи хозяйствъ и высотъ ихъ интенсивности сохранился хоть намекъ на то расположеніе, которое существовало въ Уединенномъ Государствѣ Тюнена, — должна-бы принадлежать къ наиболѣе экстенсивнымъ. Само собою понятно, что, благодаря тропическому климату, индійское хозяйство будетъ, вѣроятно, весьма сильно разниться отъ европейскаго, но оно все-же будетъ весьма интенсивно и, благодаря именно климату, можетъ быть еще гораздо интенсивнѣе всѣхъ перечисленныхъ областей европейскаго и американскаго континента. Да и вообще нужно сказать, что страны тропическія и полутропическія способны, конечно, къ несравненно высшей интенсивности, чѣмъ страны болѣе умѣреннаго или холоднаго пояса, составляющія нынѣшній центральный интенсивный районъ. А, между тѣмъ, тропическія и полутропическія области земнаго шара еще только начинаютъ примыкать къ современному уединенному государству; онѣ лежатъ пока на границѣ этого государства; а такъ какъ климатическія условія допускаютъ здѣсь наивысшую степень интенсивности, то, — буде условія другого порядка не помѣшаютъ развитію этихъ областей, — мы имѣемъ право ожидать въ ближайшемъ будущемъ, что интенсивность ихъ достигнетъ, а, можетъ быть, и перейдетъ далеко за предѣлы той высоты, которую имѣетъ земледѣліе въ наиболѣе интенсивныхъ областяхъ умѣреннаго климата.

Но, конечно, на окраинахъ современнаго уединеннаго государства есть еще экстенсивныя области, въ родѣ нашей Сибири или Канады; но эти области экстенсивны не потому, что лежатъ далеко отъ центра, а потому, что ихъ дѣлаютъ таковыми ихъ естественныя условія и отсутствіе путей сообщенія, которое ставитъ

ихъ вѣдѣ предѣловъ современнаго уединеннаго государства, соединеннаго паровыми путями сообщенія.

Конечный нашъ выводъ можетъ быть выраженъ слѣдующимъ образомъ. Г. Чупровъ совершенно правъ, говоря, что *железныя дороги* (паровой транспортъ, — сказали бы мы), *приближаютъ насъ къ тому идеалу, когда разстояніе преодолевается* (транспортъ совершается) *безъ всякихъ расходовъ* и что это обстоятельство *ведетъ къ раздѣленію труда между прочими и въ области земледѣлія*. Но, это значитъ только, что форма хозяйства, интенсивность его и необходимость производить тѣ или иные продукты опредѣляются въ настоящее время не разстояніемъ отъ центрального рынка, — значеніе котораго, къ тому-же, въ силу развитія значительнаго количества мѣстныхъ рынковъ уменьшилось, — но естественными свойствами почвы и климата на первомъ мѣстѣ, а затѣмъ, зависящими отчасти отъ этихъ свойствъ *условіями землевладѣнія и землепользованія*. Но раздѣленіе труда отнюдь не пойдетъ такъ далеко, какъ допускалъ г. Чупровъ, говоря напр., что Америка, беретъ на себя снабженіе Европы хлѣбомъ и т. п.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, если современный земледѣлецъ въ организаціи своего хозяйства долженъ обращать особенное вниманіе на качества почвы и климата, то конечно, правъ отчасти и de Foville, говоря, что хозяинъ долженъ спросить свою почву: къ производству какого продукта она наилучше подготовлена и этотъ продуктъ производить. Но и этотъ авторъ правъ только отчасти: какъ ни важны качества почвы (и климата), но, все-же, не ими одними опредѣляется строй хозяйства. Мы видѣли, что, уже при грубой намѣткѣ расположенія отраслей хозяйства, приходится принять во вниманіе величину землевладѣнія и величину хозяйственныхъ единицъ, а въ связи съ этимъ и населенность страны; а затѣмъ, мы намекнули, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ нужно принять во вниманіе и форму землевладѣнія (общинное или частное землевладѣніе) и землепользованія (хозяйство собственника или арендатора) и еще многія другія обстоятельства (таможенную политику и пр.). Всѣмъ этимъ, мы, вмѣстѣ съ тѣмъ, хотимъ напомнить еще разъ, что указанное нами распредѣленіе отраслей хозяйства, а частью

и высота интенсивности и даже самая система хозяйства зависят отъ столькихъ факторовъ (изъ которыхъ, мы указали только важнѣйшіе), что строить какія либо предположенія относительно законности той или иной послѣдовательности отраслей, какъ это сдѣлалъ напр. Энгельбрехтъ, — мы считаемъ совершенно непроеизводительной работой и довольствуемся приведенными выше указаніями о расположеніи отраслей и системъ хозяйства въ современномъ мірѣ, по скольку это распредѣленіе можно угадать или констатировать, основываясь на преимущественномъ вліяніи того или другого фактора.

ОТДѢЛЪ V.

ИЗМѢНЕНІЯ РЕНТЫ ПОДЪ ВЛІЯНІЕМЪ ПАРОВАГО ТРАНСПОРТА.

ОБЩЕЕ ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

§ 1. Мы приближаемся къ концу нашего изслѣдованія. Изъ всѣхъ вопросовъ, которые мы поставили себѣ, вопросъ о рентѣ является послѣднимъ, ибо онъ можетъ быть рѣшенъ только послѣ того, какъ выяснены всѣ тѣ измѣненія, которыя должна претерпѣть техника хозяйства различныхъ областей, а равно и то, какое вліяніе эти измѣненія окажутъ на цѣны и цѣнность продуктовъ земледѣлія.

Большинство писателей, которыхъ мы цитировали выше, почти не останавливается на вопросѣ, какое вліяніе имѣло измѣненіе въ транспортных условіяхъ на высоту ренты въ различныхъ областяхъ и еще менѣе на вопросѣ о томъ, каково-же окончательное, такъ сказать, вліяніе этихъ измѣненій на ренту, т. е. должна-ли рента уменьшиться или увеличиться въ той или другой области и въ силу какихъ причинъ то или иное имѣетъ произойти. Всѣ — писавшіе до конца семидесятыхъ годовъ — приходили, обыкновенно, къ выводу, что рента повышается, хотя не всѣ одинаково ясно формулировали этотъ выводъ. Но и тамъ, гдѣ онъ былъ ясно выраженъ, онъ основывался на такихъ соображеніяхъ, которыя, — какъ мы показали на примѣрѣ de Foville'я, — не выдерживаютъ критики. Такъ точно и Sax признаетъ, что рента въ отдаленныхъ отъ центра районахъ повысилась, и хотя въ ближайшихъ къ центру мѣстностяхъ, временно, по его мнѣнію, могла понизиться, подѣ

вліянієм конкуренції странъ, въ которыхъ стоимость производства хлѣба очень низка, но, затѣмъ, когда „увеличеніе предложенія остановится, а запросъ снова начнетъ подниматься, то образованіе ренты начнется снова.“ Иными словами, въ результатѣ явится опять повышеніе ренты и въ центральныхъ мѣстностяхъ.

Болѣе подробно останавливается на измѣненіяхъ ренты Энгельбрехтъ. Если, говоритъ онъ, при извѣстныхъ путяхъ сообщенія, пшеница можетъ доставляться въ центральный городъ съ разстоянія 1500 килом. и, при этомъ, цѣна на границѣ земледѣльческаго района, гдѣ земля не приноситъ ренты, какъ на западѣ Америки, будетъ 75 центовъ за бушель, а вблизи центра 1,30 долл., то разница въ 55 центовъ соотвѣтствуетъ стоимости транспорта. При этомъ, при урожаѣ въ 12 бушелей, экрѣ земли въ центрѣ давалъ-бы еще ренту въ 6,6 долл. Но если улучшеніе путей сообщенія сдѣлало возможной доставку на 3000 километр. и при этомъ спросъ на хлѣбъ возрастаетъ въ одинаковой пропорціи съ предложеніемъ и потому цѣна въ центрѣ останется прежняя, то и рента здѣсь не измѣнится. Но чѣмъ далѣе отъ центра, тѣмъ болѣе будетъ возрастать рента. Вмѣстѣ съ расширеніемъ района воздѣлыванія пшеницы, будетъ расширяться, вслѣдствіе роста центрального города, и районъ подгородняго хозяйства, — тотъ именно районъ, который отличается очень высокой и все сильнѣе возрастающей по мѣрѣ приближенія къ городу рентой. „Отсюда,“ говоритъ авторъ, „я заключаю, что съ усовершенствованіемъ путей сообщенія рента возрастаетъ относительно болѣе на самой окраинѣ и въ самомъ центрѣ; въ промежуточныхъ-же пунктахъ она хотя тоже возрастаетъ, однако гораздо медленнѣе.“ Но если, при расширеніи района снабженія, потребленіе не возрастаетъ, то „рента съ пшеничной почвы подъ городомъ упадетъ, а рента на крайнемъ (наиболѣе отдаленномъ) пунктѣ ни въ какомъ случаѣ не возрастетъ.“

Если производство пищевыхъ продуктовъ возрастаетъ быстрѣе населенія, то питаніе населенія становится обильнѣе и вмѣстѣ съ тѣмъ люди становятся болѣе разборчивы въ пищу, думаетъ авторъ, отчего, прежде всего, возрастаетъ цѣна животныхъ продуктовъ и предметовъ роскоши, составляющихъ предметъ производ-

ства подгороднихъ хозяйствъ. Усиленное питаніе (или расширеніе пищевой площади) (erweiterter Nahrungsraum) побуждаетъ населеніе къ болѣе быстрому размноженію и влечетъ его съ одной стороны въ быстро заселяющіяся окраины, а съ другой въ столь же быстро развивающіеся промышленные центры. Этотъ періодъ, полагаетъ авторъ, мы переживаемъ теперь.

Въ растущемъ изолированномъ государствѣ предѣлы земледѣлія отодвигаются все далѣе и, вмѣстѣ съ тѣмъ, растетъ центральный городъ и, какъ на границѣ уединеннаго государства, такъ и въ центрѣ, должно произойти повышеніе рабочей платы; хотя рабочая плата имѣетъ тенденцію всюду выравниваться, все-же, наибольшее повышеніе ея имѣетъ мѣсто на границѣ культуры и въ центрѣ. Но образъ жизни рабочаго очень скоро приспосабливается къ его заработку, потому повышеніе рабочей платы вызываетъ повышеніе цѣны „предметовъ роскоши, каковы мясо, масло, яйца, овощи, плоды и т. д.“

Въ колоніяхъ роскошь въ жизни болѣе, чѣмъ въ старыхъ странахъ и потому колоніи только въ видѣ исключенія посылаютъ въ Европу предметы роскоши и, наоборотъ, сами могутъ быть хорошими рынками для сбыта этихъ продуктовъ. При томъ, эти продукты производятся въ колоніяхъ съ болѣе большими расходами, вслѣдствіе болѣе высокой рабочей платы. Такъ точно могутъ быть сбываемы въ Америку и продукты промышленныхъ растений (сахаръ, ленъ, пенька), которые, требуя много работы, дешевле производятся въ Европѣ.

Поставивъ, затѣмъ, вопросъ, какъ будетъ дѣйствовать на ренту ограниченіе земледѣльческаго района бесплодной пустыней, авторъ разрѣшаетъ его слѣдующимъ образомъ. Если, говоритъ онъ, теперь воздѣлывается только земля, дающая не менѣе 12 бушелей съ акра (ок. 50 пуд. съ десят.) и расходъ составляетъ 9 дол. на акръ, то, при цѣнѣ 75 ц. за бушель (на границѣ культуры), рента съ этой земли будетъ 0 (нуль) и, постепенно повышаясь съ повышеніемъ цѣнъ, по мѣрѣ приближенія къ центру, достигаетъ въ Англіи, при цѣнѣ 1,30 дол., 6,60 долл. При невозможности распространенія культуры далѣе, необходимо будетъ занять земли меньшаго плодородія, напр. дающія 10 буш. съ акр. (ок. 42 пуд.

съ десят.), и тогда, если-бы цѣна оставалась прежняя, рента на границѣ культуры съ такой, болѣе бѣдной земли была-бы отрицательная (—1,50 долл.), а въ Айовѣ 4 долл. Потому, чтобы распространѣніе культуры на эти бѣдныя земли сдѣлалось возможно, необходимо должно произойти повышеніе цѣны до 90 цент. на акрѣ и 1,45 долл. въ Англіи и тогда рента съ этой земли на акрѣ=0, а въ Англіи 5,5 д. Это повышеніе цѣны вызоветъ неравномѣрное повышеніе ренты въ разныхъ разстояніяхъ отъ центра: оно будетъ, именно, равно въ Англіи 37%, въ Нью-Йоркѣ — 50%, а въ Чикаго — 100%. Вмѣстѣ съ тѣмъ повысится и рента съ земли, приносящей 12 бушелей. Прежде она на границѣ культуры была=0, теперь (при цѣнѣ 90 ц.) она будетъ 1,80 д. и въ Англіи 8,40 д. Повышеніе и здѣсь идетъ возрастая отъ центра къ периферіи: въ Англіи — 27%, въ Нью-Йоркѣ — 33%, въ Чикаго — 50% и въ Сіу-Сити (въ Айовѣ) даже — 150%. Изъ этого сопоставленія авторъ дѣлаетъ выводъ, что цѣна земли возрастаетъ тѣмъ сильнѣе, чѣмъ она болѣе удалена отъ центра и чѣмъ менѣе ея плодородіе. Авторъ думаетъ, что рента въ Америкѣ дѣйствительно возрастаетъ согласно этому закону, но цѣна земли не вполне слѣдуетъ ему, вслѣдствіе разницы въ высотѣ процента между восточными и западными штатами. Такъ какъ, при возрастаніи цѣны хлѣба, чистый доходъ возрастаетъ сильнѣе, чѣмъ валовой, то и цѣна молодого скота возрастаетъ сильнѣе, чѣмъ цѣна хлѣба, тѣмъ болѣе, что рента повышается особенно сильно именно въ той области, которая прежде посвящена была преимущественно воспитанію скота. Напротивъ, расходъ на откормъ возрастаетъ менѣе, чѣмъ цѣна зерна, служащаго кормомъ, ибо часть этого расхода покрывается цѣною навоза, которая теперь выше, благодаря большей интенсивности хозяйства.

Если въ уединенномъ государствѣ Тюнена за предѣломъ трехполья лежитъ совершенно безплодная пустыня, то продукты скотоводства, какъ шерсть, мясо, сыръ и масло должны будутъ по необходимости производиться въ земледѣльческомъ районѣ. По Тюнену, степень интенсивности земледѣлія опредѣляется цѣной зерна; а такъ какъ эта цѣна при современныхъ условіяхъ транспорта все болѣе сближается въ разныхъ мѣстахъ, то европейское земледѣліе,

повидимому, должно-бы уменьшить свою интенсивность. Однако, кромѣ цѣны хлѣба, интенсивность опредѣляется еще высотой рабочей платы; а такъ какъ послѣдняя колеблется менѣе, чѣмъ цѣна какого-либо товара, то густое населеніе странъ старыхъ обезпечиваетъ на долгое время очень интенсивное земледѣліе, котораго малонаселенный Новый Свѣтъ можетъ достигнуть только черезъ нѣсколько поколѣній. Эта-же причина, — низкая рабочая плата, даетъ старому свѣту (особенно матеріку Европы) возможность снабжать колоніи предметами промышленности и продуктами интенсивнаго земледѣлія.

Такимъ образомъ, Энгельбрехтъ свои соображенія и выводы строить на тѣхъ положеніяхъ объ интенсивности и вліяніи ея на повышеніе стоимости продукта, которыя мы стремились опровергнуть. Свои положенія о рентѣ онъ строить на теоріи ренты Рикардо, потому и они, если вѣрны отчасти, то чисто случайно. Но еще болѣе, можетъ быть, повредило автору то, что изъ всѣхъ вліяній онъ принялъ во вниманіе одно удешевленіе перевозки и то только продуктовъ земледѣлія и совершенно упустилъ изъ виду вліяніе жел. дорогъ на промышленность. Онъ, правда, нѣсколько разъ повторяетъ, что жел. дороги содѣйствуютъ росту промышленности; но представляетъ себѣ этотъ ростъ какъ увеличеніе сосредоточенія промышленности „въ центральномъ городѣ,“ какъ онъ выражается, т. е. въ Англіи, иногда, однако, разумѣя интенсивныя страны вообще. Вслѣдствіе всѣхъ этихъ ошибокъ, онъ высказываетъ вѣрныя положенія только случайно. Таково, напр., его положеніе, что старый, болѣе густо населенный свѣтъ (зап. Европа) можетъ производить, частью даже для странъ экстенсивныхъ, такіе продукты, которые требуютъ затраты большого количества живого, труда. Какъ мы увидимъ ниже, это положеніе имѣетъ основанія; однако Энгельбрехтъ скорѣе угадалъ, чѣмъ вывелъ его, такъ какъ приведенные имъ аргументы крайне шатки и недостаточны, и опровергнуть ихъ не стоитъ большого труда. Его указаніе на то, что большая густота населенія содѣйствуетъ пониженію рабочей платы, опровергается вышеприведенными фактами относительно Англіи. Правда, онъ какъ будто исключаетъ Англію въ этомъ случаѣ изъ числа интенсивныхъ странъ, указывая особенно на континентъ

Европы; но гдѣ-же доказательства, что то, что имѣетъ мѣсто въ Англіи, не повторится на континентѣ? не говоря уже о томъ, что низкая рабочая плата, какъ было указано выше, сама по себѣ во-все не доказываетъ дешевизны производства. Въ концѣ концовъ, выводъ Ангельбрехта совершенно тождественъ съ выводомъ Sax'a и другихъ.

Вообще, убѣжденіе, что рента должна снова повыситься и что наблюдаемое въ настоящее время пониженіе ея въ западно европей-скихъ государствахъ — есть явленіе чисто временное, — это убѣж-деніе можно считать общимъ. Такъ, г. Чупровъ, въ своей рѣчи о кризисѣ (N. 2 „Юр. Вѣстн.“ 1889 г.) приводитъ много фактовъ, указывающихъ на пониженіе ренты, но, повидимому, признаетъ это явленіе выраженіемъ именно только кризиса и, слѣдовательно, счи-таетъ временнымъ.

Нѣкоторое исключеніе, повидимому, представляетъ Roth. Этотъ авторъ признаетъ, что пониженіе цѣнъ, вслѣдствіе увеличе-нія конкуренціи вызвало и пониженіе ренты. И хотя въ частно-сти относительно королевства Саксоніи (къ которому относится и все его изслѣдованіе) онъ утверждаетъ, что здѣсь положеніе не такъ плохо, какъ въ другихъ мѣстахъ, именно вслѣдствіе развитія промышленности и бѣльшей раціональности съ давнихъ поръ сак-сонскихъ хозяйствъ, — но тѣмъ не менѣе онъ не совѣтуетъ преда-ваться иллюзіямъ (Täuschungen), ибо и въ Саксоніи все-же сельское хозяйство находится въ упадкѣ.

Средній землевладѣлецъ не достигаетъ даже того, чего дости-гаетъ простой рабочій — онъ не можетъ жить доходомъ отъ своего труда „онъ живетъ большею частью на проценты съ своего отно-сительно большого капитала.“ „Еще въ бѣльшей степени, чѣмъ на среднемъ, обстоятельства настоящаго времени отозва-лись на крупномъ землевладѣльцѣ“ (курс. автора). Гдѣ былъ у такихъ землевладѣльцевъ лѣсъ — онъ выручалъ. Мѣста изъ подъ вырубленнаго лѣса часто раздѣлывались подъ пашню и это иногда, — особенно при хорошихъ еще цѣнахъ, — оказывалось выгодно. Но съ уменьшеніемъ запаса питательныхъ веществъ въ раздѣланныхъ земляхъ и съ пониженіемъ цѣнъ — являлись убытки и здѣсь. Но, и помимо этого, крупное землевладѣніе много пострадало. Измѣнив-

шіяся отношенія къ рабочимъ, невозможность удержать привычныя патріархальныя отношенія —заставила многихъ сдать свои имѣнія въ аренду. Рента была первоначально высока, но затѣмъ ее пришлось спускать все ниже и ниже и въ этомъ отношеніи трудно ожидать улучшенія (р. 45); при этомъ цѣны на земли въ Саксоніи удержались довольно хорошо и нельзя говорить, во всякомъ случаѣ, о значительномъ паденіи; но авторъ находитъ, что пониженіе ренты вполне естественно, такъ какъ процентъ на капиталъ тоже упалъ; такое заключеніе есть слѣдствіе того, что рента разсматривается какъ процентъ съ капитала въ землѣ. „Мелкій землевладѣлецъ, по сравненію съ среднимъ и крупнымъ, во многихъ случаяхъ находится въ выигрышѣ“ (курс. автора). Такъ какъ онъ обрабатываетъ свой кусокъ собственнымъ трудомъ, съ помощью почти только своей семьи и часто даже еще работаетъ въ большихъ хозяйствахъ, то высокая рабочая плата обращается въ его пользу. Но рента сама по себѣ и здѣсь очень низка и часто было-бы лучше, если-бы мелкіе землевладѣльцы продали свои владѣнія и сдѣлали свою работу, рядомъ съ процентомъ на оставшійся имъ капиталъ, — исключительнымъ источникомъ своего дохода.“ „Сильный и ловкій крестьянинъ“ (Kräftige und geschickte Bauer — разумѣется очевидно, батракъ) „большую часть чувствуетъ себя лучше, чѣмъ мелкій землевладѣлецъ.“ Еще хуже дѣло, по автору, если владѣніе на столько велико, что приходится держать рабочаго и кухарку.

„Но яснѣе всего выражается положеніе сельскаго хозяйства въ современномъ положеніи арендаторовъ.“ Это потому, что у землевладѣльца большая часть капитала находится въ недвижимости, а у арендатора весь капиталъ въ движимости, въ видѣ эксплуатаціоннаго, потому всѣ колебанія въ цѣнѣ скота, хлѣба или спирта тотчасъ отзываются на немъ, при чемъ, или получается слишкомъ низкій процентъ на капиталъ, или даже происходитъ потеря самого капитала. Авторъ думаетъ, что въ послѣдніе 10—12 лѣтъ, —кромѣ развѣ исключительно благопріятныхъ случаевъ, едва ли какой арендаторъ (въ Саксоніи?) получалъ соотвѣтствующій затраченному капиталу доходъ. „Они были рады, если

по истечении 10 — 15 лѣтъ видѣли свое состояніе, — которое при нормальныхъ условіяхъ должно было-бы за это время почти удвоиться, — сохранившимся въ прежнемъ видѣ. Но были и такіе, которые понесли чувствительныя потери и это не вслѣдствіе высокой ренты, которая во многихъ случаяхъ составляла весьма незначительный процентъ общей суммы расхода¹⁾. Хотя причиной такого положенія могли быть иногда личная неспособность или случайные неурожаи, которые особенно часты были за послѣдніе десять лѣтъ, но, все же, авторъ признаетъ, что и саксонское сельское хозяйство болѣетъ. Мы увидимъ далѣе, какими средствами собирается лечить саксонское земледѣліе Roth, а теперь прибавимъ только, что при помощи рекомендуемыхъ имъ мѣръ онъ не теряетъ надежды поднять ренту до нормальнаго уровня, т. е. до того, чтобы капиталъ въ землѣ давалъ не меньшій процентъ, чѣмъ капиталъ промышленный. При всемъ томъ, между Roth'омъ и ранѣе упомянутыми авторами существуетъ то важное отличіе, что, Roth думаетъ достигнуть повышенія ренты помощью соотвѣтствующей организаціи хозяйствъ при существующихъ цѣнахъ продуктовъ, тогда какъ всѣ остальные авторы, на оборотъ, возлагаютъ главное упованіе именно на имѣющее послѣдовать, по ихъ мнѣнію, поднятіе цѣнъ продуктовъ земледѣлія. Мы старались уже показать выше, что пониженіе цѣнъ земледѣльческихъ продуктовъ явилось естественнымъ слѣдствіемъ пониженія цѣнности ихъ и возвратимся къ этому вопросу еще разъ ниже. Здѣсь-же замѣтимъ, что эта надежда на поднятіе цѣнъ, по скольку она зиждется не на вѣрѣ въ дѣйствіе искусственныхъ государственныхъ мѣръ, какъ таможенныя пошлины, — едва-ли основательна.

§ 2. Чтобы прійти къ выводу относительно измѣненія ренты подъ вліяніемъ улучшенія сношеній, мы пойдемъ опять чисто теоретическимъ путемъ.

¹⁾ Послѣ такой характеристики положенія арендаторовъ странно видѣть, что авторъ рекомендуетъ мелкимъ землевладѣльцамъ перейти въ это положеніе. Нужно прибавить, что такое печальное положеніе арендаторовъ составляетъ, вѣроятно, особенность Саксоніи: по крайней мѣрѣ относительно Англіи имѣются указанія, что здѣсь арендаторы во время кризиса меньше пострадали, чѣмъ мелкіе собственники (см. Nasse. I. с.).

Прежде всего, не трудно рѣшить вопросъ, какое вліяніе на цѣнность (а слѣдовательно и цѣну) земледѣльческихъ продуктовъ должны были оказать, — съ одной стороны — необыкновенное расширеніе района, снабжающаго всемірный рынокъ своими товарами, съ другой — расширеніе культурной площади въ странахъ, вновь заселяемыхъ и размѣщеніе отраслей производства въ районахъ, наиболѣе благопріятныхъ для каждой изъ нихъ (процессъ, который, впрочемъ, въ началѣ еще не обозначился рѣзко) и, наконецъ, — усиленное примѣненіе въ земледѣліи — въ однихъ странахъ машинной работы, а въ другихъ — поднятія плодородія почвы помощью различныхъ меліорацій и искусственныхъ удобреньй? *Всѣ эти измѣненія, очевидно, вели къ пониженію цѣнности продукта, обусловленному увеличеніемъ производительности земледѣльческаго труда.*

Выше, въ теоріи ренты, мы замѣтили, что повышеніе производительности земледѣльческаго труда, само по себѣ, не можетъ содѣйствовать увеличенію ренты, такъ точно, какъ увеличеніе производительности труда въ фабричномъ производствѣ не влечетъ за собою повышенія уровня прибыли. Параллель здѣсь почти полная: въ промышленности повышеніе производительности труда вызываетъ увеличеніе потребленія матеріала при томъ-же количествѣ живого труда и, вслѣдствіе этого, пониженіе уровня прибыли; такъ точно, увеличеніе производительности труда въ земледѣліи приводитъ, въ концѣ концовъ, къ пониженію ренты, — не потому, однако, что здѣсь увеличивается потребленіе матеріала или вообще доля постоянного капитала въ цѣнности продукта: хотя такое увеличеніе также можетъ имѣть мѣсто, но вліяніе его здѣсь незначительно; главной-же причиной пониженія ренты является — необходимое слѣдствіе увеличенія производительности земледѣльческаго труда — повышеніе уровня прибыли.

Разсмотримъ этотъ процессъ нѣсколько ближе и, для большей наглядности всѣхъ нашихъ разсужденій, возьмемъ численный примѣръ, на которомъ иллюстрируемъ происходящія при этомъ процессы измѣненія. Принимая во вниманіе, что, до наступленія періода усиленнаго примѣненія машинъ и матеріаловъ (кормовъ и удобреньй), доля постоянного капитала въ суммѣ, авансированной зе-

мледѣльцемъ, была незначительна, приравняемъ постоянный капиталъ земледѣлія нулю и допустимъ для примѣра слѣдующія соотношенія:

Въ земледѣліи:

постоянный капиталъ=	0	{ норма прибавочной цѣнности	
переменный „ =	500000		=100%.
прибавочная цѣнность=	500000		

Въ фабричной промышленности:

постоянный капиталъ=	400000	{ норма прибавочной цѣнности	
переменный „ =	200000		=150%, а уровень при-
прибавочная цѣнность=	300000		

При этихъ условіяхъ ¹⁾ рента=250000 или 25% цѣности продукта. Замѣтимъ сейчасъ-же, что приведенная формула для вычисленія ренты не удовлетворительна въ томъ смыслѣ, что, такъ сказать, недостаточно детально, ибо не позволяетъ изслѣдовать всѣ тѣ измѣненія величины ренты, которыя могутъ имѣть мѣсто подъ вліяніемъ измѣненія производительности труда и производительности почвы. Увеличеніе производительности труда въ земледѣліи, какъ и въ другихъ отрасляхъ производства, — обозначаетъ, что на каждую единицу произведеннаго продукта падаетъ меньшее число единицъ трудовой энергіи въ видѣ живого или, по Родбертусу, непосредственнаго труда; для капиталиста это выражается тѣмъ, что на каждую единицу произведеннаго продукта падаетъ меньшая сумма переменнаго капитала при той-же высотѣ рабочей платы; но, при повышеніи рабочей платы, увеличеніе производительности можетъ остаться незамѣтнымъ для капиталиста, хотя количество трудовой энергіи, овеществленной въ продуктѣ, можетъ быть и меньше прежняго. Для капиталиста, дажѣ, увеличеніе производительности труда часто сливается съ увеличеніемъ интенсивности, ибо для него результатъ будетъ одинъ и тотъ-же: если рабочая плата осталась прежняя, то, какъ при увеличеніи интен-

¹⁾ Отношеніе прибавочной цѣнности къ переменному капиталу (норма прибавочной цѣнности) взято здѣсь въ обрабатывающей промышленности въ $1\frac{1}{2}$ выше, чѣмъ въ земледѣліи, такъ какъ, согласно сказанному объ этомъ въ теоріи ренты, этотъ случай нужно считать нормальнымъ при существующей въ обѣихъ отрасляхъ техники.

сивности труда, такъ и при увеличеніи производительности его, на каждую единицу продукта будетъ приходится менѣе переменнаго капитала, чѣмъ прежде. Но, для цѣнности продукта, здѣсь огромная разница: если, вслѣдствіе улучшенія техники, производительность труда на столько возрасла, что на единицу продукта приходится теперь только $\frac{1}{2}$ прежней суммы въ переменномъ капиталѣ, то это значитъ, что, вмѣстѣ съ тѣмъ, на ту-же долю пала и цѣнность продукта; но если-бы такое-же измѣненіе въ долѣ переменнаго капитала, падающей на единицу продукта, произошло отъ увеличенія интенсивности труда, то цѣнность продукта осталась-бы прежняя.

Производительность труда, какъ въ земледѣліи, такъ и въ промышленности вообще, можетъ увеличиваться отъ различныхъ причинъ, которыя имѣютъ неодинаковое значеніе въ различныхъ отрасляхъ. Она повышается, во 1-хъ, вслѣдствіе увеличенія или качественного измѣненія основного капитала, — улучшенія машинъ и орудій и т. п. Этотъ способъ наиболѣе послужилъ промышленности обрабатывающей, для которой онъ составляетъ если и не единственный, то, все-же, важнѣйшій путь увеличенія производительности труда. Во 2-хъ, въ земледѣліи производительность труда можетъ увеличиваться, вслѣдствіе приложенія капитала въ формѣ различныхъ матеріаловъ, — напр. удобреній вообще (въ частности искусственныхъ туковъ) или интенсивныхъ кормовъ. Этотъ путь мало примѣнимъ или совсѣмъ не доступенъ обрабатывающей промышленности, гдѣ увеличеніе затратъ на матеріалъ или вообще на оборотный капиталъ не можетъ переходить въ увеличеніе производительности труда. Этотъ методъ увеличенія производительности земледѣльческаго труда долженъ быть выраженъ въ нашей формулѣ для ренты совершенно такъ-же, какъ предыдущій, т. е. увеличеніемъ суммы постоянного капитала, съ той разницею, что въ этомъ случаѣ въ формулу войдетъ, и слѣдовательно, будетъ вліять на высоту ренты, вся сумма затратъ на матеріалъ, тогда какъ, въ случаѣ увеличенія производительности помощью основного капитала, въ формулу войдетъ только та доля этого капитала, которая представляетъ ежегодное погашеніе его. Потому разница въ обозначеніи того и другого способа увеличенія производительности

въ формулѣ будетъ только количественная, а не качественная. Но, кромѣ того, матеріалъ въ земледѣліи можетъ быть и непокупной, а произведенный въ самомъ хозяйствѣ, приложеніе котораго стоитъ хозяйству только труда (навозъ или произведенный въ хозяйствѣ кормъ); этотъ случай не подходитъ подъ предъидущее правило: для демонстраціи его помощью нашей формулы приходилось-бы увеличить сумму переменнаго капитала и, — чтобы показать, что цѣнность продукта не возрасла здѣсь въ томъ размѣрѣ, въ какомъ увеличился приложенный капиталъ (переменный), — предположить, что норма прибавочной цѣнности понизилась. Эта формулировка имѣла-бы, слѣдовательно, такой видъ, какъ-бы цѣнность, произведенная трудомъ, понизилась или рабочая плата повысилась. Но первое равносильно повышенію цѣнности золота, которой, однако, мы не предполагали, и рабочая плата, по условію, прежняя. Несоответственная форма выраженія этого способа увеличенія производительности является только слѣдствіемъ несовершенства формулы, именно того обстоятельства, что въ формулѣ фигурируетъ одна только цѣнность и не введена масса производимаго продукта. Ввести послѣднюю въ формулу мы, однако, не можемъ, потому мы вынуждены удовольствоваться тѣмъ, что даетъ намъ формула и, какъ увидимъ, указанный способъ выраженія имѣетъ и свои удобства. Третій приѣмъ увеличенія производительности земледѣльческаго труда можно-бы назвать, въ отличіе отъ первыхъ двухъ, экономическимъ или организаціоннымъ. Онъ состоитъ, именно, въ измѣненіи организаціи, по скольку такіа измѣненія приводятъ къ увеличенію количества произведеннаго продукта безъ увеличенія суммы расхода ¹⁾). Таковы, напр., измѣненія въ сѣвооборотѣ, примѣромъ которыхъ можетъ служить переходъ отъ сѣвооборота:

1) паръ, 2) озимъ, 3) ярь, 4) клеверъ, — къ сѣвообороту:

1) паръ, 2) озимъ, 3) клеверъ, 4) ярь;

при чемъ, при тѣхъ-же культурныхъ растеніяхъ, интенсив-

¹⁾ Могутъ, конечно, быть и такіа организаціонныя измѣненія, которыя, вызывая увеличеніе производительности труда, требуютъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, и увеличенія расходовъ; но, по скольку они этого требуютъ, они относятся къ одному изъ первыхъ двухъ способовъ, хотя часть вліянія можетъ принадлежать и третьему способу.

ность, можно сказать, останется прежняя, но, въ огромномъ большинствѣ случаевъ, производительность труда увеличится, вслѣдствіе увеличенія урожая въ клевера и яри.

Изъ этихъ трехъ способовъ увеличенія производительности труда мы, по нашей формулѣ, можемъ демонстрировать вліяніе только первыхъ двухъ, хотя, какъ сказано, и не вполне совершенно; послѣдній-же, — организаціонный, — такъ какъ при немъ не происходитъ измѣненія въ величинѣ капиталовъ, — совсѣмъ не можетъ быть демонстрированъ. Въ обрабатывающей промышленности подобіе, хотя и не полное, съ этимъ способомъ, представляетъ замѣна менѣе совершенной машины машиной болѣе совершенной, хотя стоящей столько-же или, точнѣе, передающей изъ своей цѣнности въ погашеніе ту-же сумму, какъ и менѣе совершенная. Но разница та, что организаціонное измѣненіе въ земледѣліи не вызываетъ никакихъ затратъ; въ промышленности-же — улучшение машины вызывая увеличеніе производительности труда, — обозначаетъ и увеличеніе потребления матеріала, т. е. увеличеніе постоянного капитала,

Что касается, наконецъ, увеличенія производительности собственно почвы, — т. е. увеличенія массы урожая безъ пониженія цѣнности единицы продукта, — то этотъ пріемъ приводитъ, какъ было указано, къ повышенію ренты по расчету на десятину или увеличенію общей массы ренты, не измѣняя величины ея, какъ доли продукта. Онъ можетъ быть демонстрированъ при помощи нашей формулы, увеличеніемъ всѣхъ частей капитала при соотвѣствующемъ, — при прежней нормѣ прибавочной цѣнности, — увеличеніи суммы прибавочной цѣнности. Но, такъ какъ абсолютныя величины чиселъ взяты произвольно, та-же цѣль можетъ быть достигнута, если предположимъ, что прежнія цифры относятся къ меньшей площади.

Наконецъ, по формулѣ, можно выяснитъ значеніе увеличенія интенсивности труда для повышенія ренты; такъ какъ при этомъ измѣняется не только абсолютная, но и относительная (въ $\frac{0}{0}$ -хъ цѣнности продукта) высота ренты, то демонстрація вліянія интенсивности на числахъ очень удобна.

Выяснивъ, такимъ образомъ, что могутъ и чего не могутъ

дать намъ наши формулы, изслѣдуемъ, какое вліяніе произведетъ каждое изъ указанныхъ измѣненій на высоту ренты.

§ 3. Наболѣе важно опредѣлить вліяніе производительности земледѣльческаго труда, которое, какъ сказано, въ формулѣ, представлено будетъ увеличеніемъ суммы постоянного капитала. Предполагая, что это увеличеніе равно въ нашемъ случаѣ 100 тыс., получимъ, при прочихъ прежнихъ условіяхъ: постоянный капиталъ 100000, переменный 500000, прибавочная цѣнность 500000. Если при этомъ уровень прибыли остался прежній, 50%, то рента падаетъ до 200 тыс. и будетъ = 18,2% цѣнности продукта. Увеличеніе массы продукта, которое происходитъ здѣсь, не компенсируетъ уменьшенія ренты, какъ доли продукта, ни даже абсолютнаго уменьшенія ея, такъ какъ увеличеніе массы не сопровождается пропорціональнымъ увеличеніемъ цѣнности продукта, ибо мы предполагаемъ и здѣсь, какъ и вездѣ въ слѣдующихъ вычисленіяхъ, что продуктъ обращается по цѣнности, и, слѣдовательно, цѣна единицы продукта падаетъ соотвѣтственно увеличенію производительности труда. Это пониженіе цѣны продукта имѣетъ очень важное значеніе, такъ какъ отзывается и на промышленности; потому, желая выяснитъ вліяніе повышенія производительности труда въ земледѣліи, нужно обратить вниманіе еще и на тѣ измѣненія, которыя вызоветъ это обстоятельство, во 1-хъ, въ стоимости рабочей силы, а, во 2-хъ, въ цѣнѣ матеріаловъ фабричнаго производства и черезъ посредство обоихъ этихъ факторовъ, наконецъ, въ 3-хъ, — въ уровнѣ прибыли. Повышеніе производительности земледѣльческаго труда вызываетъ, съ одной стороны, пониженіе цѣнности и цѣны (единицы) фабричнаго матеріала, — съ другой, — пониженіе стоимости рабочей силы. Последнее особенно важно, ибо разъ стоимость рабочей силы понизится, то произойдетъ общее пониженіе рабочей платы — и, слѣдовательно, въ нашей формулѣ — суммы переменнаго капитала; но при этомъ сумма цѣнности, придаваемой трудомъ продукту, останется прежняя, такъ какъ эта величина зависитъ не отъ стоимости рабочей силы, а отъ цѣнности золота, т. е. количества трудовой энергіи, потребной для добыванія единицы золота. Но, если это такъ, то пониженіе стоимости рабочей силы — или уменьшеніе

суммы переменнаго капитала должно вызвать увеличеніе нормы прибавочной цѣнности, какъ въ земледѣліи, такъ и въ промышленности. Вліяніе, которое произведутъ всѣ эти переменны на величины уровня прибыли и ренты, лучше всего выяснится намъ, когда мы рассмотримъ сначала, какъ каждое изъ нихъ въ отдѣльности дѣйствуетъ на эти величины, а затѣмъ перейдемъ къ разбору, каково будетъ вліяніе различныхъ комбинацій того или другого измѣненія съ каждымъ изъ остальныхъ отдѣльно и, наконецъ, въ сложности всѣхъ вмѣстѣ. Такимъ образомъ, всѣ эти измѣненія могутъ быть выражены въ видѣ слѣдующихъ задачъ относительно ренты. *Первый случай. Вслѣдствіе повышенія производительности труда въ земледѣліи происходитъ уменьшеніе цѣнности фабричнаго матеріала, но остальные условія остаются прежнія. Что произойдетъ съ рентой?*

Тогда, въ фабричномъ производствѣ, — полагая пониженіе цѣнности матеріала на 100 тыс., — будемъ имѣть: постоянный капиталъ 300 тыс., переменный капиталъ 200 тыс., прибавочная цѣнность 300 тыс., уровень прибыли 60%. Вводя вычисленіе прибыли по этому уровню, получимъ въ земледѣліи, при повышеніи производительности труда здѣсь: постоянный капиталъ 100 тыс., переменный капиталъ 500 тыс., прибавочная цѣнность 500 тыс.; изъ послѣдней суммы слѣдуетъ отсчитать 60% на капиталъ (100 + 500 тыс.) т. е. 360 тыс. и останется на ренту только 140000; пониженіе ренты будетъ, слѣдовательно, болѣе значительно, чѣмъ было вычислено выше, предполагая прежній уровень прибыли.

Второй случай. Происходитъ пониженіе цѣнности рабочей силы безъ пониженія цѣны матеріала въ фабричномъ производствѣ. Этотъ случай имѣетъ сходство съ тѣмъ, когда происходитъ пониженіе рабочей платы, ибо и тутъ и тамъ уменьшается сумма переменнаго капитала при томъ-же количествѣ рабочихъ и при той-же суммѣ произведенной ими цѣнности, вслѣдствіе чего повышается норма прибавочной цѣнности. Но разница здѣсь та, что пониженіе рабочей платы, безъ увеличенія производительности земледѣльческаго труда и соответствующаго пониженія цѣнности рабочей силы, — уменьшаетъ не только денежное вознагражденіе

рабочаго, но и сумму получаемых имъ продуктовъ;—пониженіе-же цѣнности рабочей силы не ведетъ къ ухудшенію положенія рабочаго, ибо уменьшеніе рабочей платы здѣсь компенсируется пониженіемъ цѣны продуктовъ земледѣлія. Уменьшается, словомъ, только номинальная (въ деньгахъ), но не реальная (въ продуктахъ) рабочая плата. Этотъ второй случай можно разсматривать въ видѣ 3-хъ стадій: а) пониженіе цѣнности рабочей силы въ одной фабричной промышленности; б) такое-же пониженіе въ одномъ земледѣліи; в) такое-же пониженіе одновременно въ обѣихъ отрасляхъ труда. Полагая во всѣхъ случаяхъ пониженіе цѣнности рабочей силы равнымъ 20⁰/о, получимъ:

а) *При пониженіи цѣнности рабочей силы въ одной фабричной промышленности.*

1) *для фабричной промышленности:*

постоянный капиталъ, какъ прежде, 400000, переменный капиталъ—160000, но прибавочная цѣнность будетъ 340000, ибо цѣнность, произведенная трудомъ прежняго числа рабочихъ осталась прежняя, т. е. 500 тыс.; стало быть, уровень прибыли будетъ $\frac{340000}{400000 + 160000} = \frac{34}{56} = 60,7^0\text{/о}$, вмѣсто прежнихъ 50⁰/о;

2) *для земледѣлія:*

постоянный капиталъ 100000, переменный капиталъ 500000, прибавочная цѣнность 500000; при уровнѣ прибыли 60,7⁰/о на авансированный капиталъ въ 600 тыс. нужно отчислить прибыли 364200 и слѣдовательно рента будетъ 135800, т. е. — эффектъ здѣсь еще больше, чѣмъ при уменьшеніи цѣнности фабричнаго матеріала, хотя для послѣдняго мы приняли процентъ пониженія въ 25⁰/о, а для рабочей силы только въ 20⁰/о.

б) *При пониженіи стоимости рабочей силы въ земледѣліи.* Въ фабричной промышленности ничего не измѣнится сравнительно съ нормальнымъ случаемъ, потому и уровень прибыли будетъ прежній — 50⁰/о. Но въ земледѣліи будемъ имѣть: постоянный капиталъ 100000, переменный, согласно вышепринятой нормѣ, понизится на 20⁰/о, т. е. будетъ 400000, тогда какъ прибавочная цѣнность повысится до 600 тыс., ибо и здѣсь, какъ въ предъидущемъ случаѣ,—общая сумма произведенной трудомъ цѣнности осталась прежняя, т. е. 1000000. При уровнѣ прибыли

50%, сумма прибыли на авансированный капиталъ въ 500 тыс. составитъ 250 тыс. и на ренту останется 350000. Повышеніе ренты, слѣдовательно, сравнительно съ тѣмъ случаемъ, когда мы предполагали неизмѣннымъ какъ уровень процента, такъ и перемѣнный капиталъ—весьма значительно: тамъ 200 тыс., здѣсь 350 тыс. или повышеніе на 75% при пониженіи цѣны рабочей силы всего на 20%.

в) *Пониженіе стоимости рабочей силы происходитъ одновременно въ области земледѣлія и фабрикаціи.* Тогда для послѣдней будемъ имѣть случай (а), т. е. уровень прибыли будетъ 60,7%; для земледѣлія-же сумма прибавочной цѣнности будетъ какъ при (б)=600000; но здѣсь на капиталъ 500 тыс. нужно отчислить 60,7% прибыли, что составитъ 303500 и на долю ренты останется 296500. Слѣдовательно, одновременное пониженіе стоимости рабочей силы въ обѣихъ отрасляхъ производства дастъ еще довольно сильное повышеніе ренты, хотя оно и менѣе того, какое произошло-бы при пониженіи стоимости рабочей силы въ одномъ земледѣліи. При этомъ, изъ трехъ разобранныхъ стадій второго случая; стадія 2б. (пониженіе стоимости работы въ одномъ земледѣліи) представляетъ на столько рѣдкое исключеніе, что его можно не принимать во вниманіе. Напротивъ 2а и 2в можно считать послѣдовательными стадіями развитія одного и того-же явленія, именно: 2а (пониженіе стоимости рабочей силы въ одной фабрикаціи) является первымъ слѣдствіемъ пониженія цѣны продуктовъ земледѣлія (вслѣдствіе увеличенія производительности труда въ этой отрасли). Это пониженіе отражается крайне пагубно на рентѣ; при принятыхъ нами соотношеніяхъ, уменьшеніе ренты значительно больше, чѣмъ размѣръ пониженія стоимости труда; — случай 2в представляетъ дальнѣйшее послѣдствіе увеличенной производительности земледѣльческаго труда; здѣсь уже и земледѣлецъ извлекаетъ выгоды изъ этого пониженія.

Но всѣ три видоизмѣненія случая 2, не выражаютъ достаточно полно послѣдствій увеличенія производительности труда въ земледѣліи, такъ какъ не принято во вниманіе измѣненіе цѣнности фабричнаго матеріала, которая должна понизиться, по скольку мате-

ріаль фабрикації происходитъ изъ земледѣлія. Потому необходимо разсмотрѣть еще слѣдующія комбинаціи:

Третій случай: Пониженіе цѣны фабричнаго матеріала при пониженіи цѣнности рабочей силы въ области одной фабричной промышленности. (Комбинація 1-го случая съ случаемъ 2а). Полагая, что матеріаль представляетъ $\frac{3}{4}$ постоянной части авансированнаго капитала фабриканта, и что пониженіе цѣны его произошло въ той-же пропорціи, какъ пониженіе стоимости рабочей силы (на 20⁰/₀), получили-бы въ фабрикаціи: постоянный капиталъ = 100000 + 240000 = 340000; переменный капиталъ 160000 и прибавочная цѣнность 340000, а потому уровень прибыли = $\frac{340000}{500000} = 68\frac{0}{100}$. Въ земледѣліи будемъ имѣть: постоянный капиталъ 100000, переменный 500000, прибавочная цѣнность 500000; на капиталъ въ 600 тыс., по уровню прибыли въ 68⁰/₀, должно быть отчислено 408 тыс. и рента будетъ только 92 тыс., т. е. едва 46⁰/₀ той суммы, которую она представляла при прежнемъ уровнѣ прибыли (первый случай).

Четвертый случай: Въ фабрикаціи пониженіе цѣны матеріала, но безъ пониженія цѣнности рабочей силы; въ земледѣліи-же — пониженіе цѣнности рабочей силы, вследствие повышенія здѣсь производительности труда (комбинація случаевъ 1-го и 2б).

Пусть пониженіе цѣнности фабричнаго матеріала и пониженіе стоимости рабочей силы произойдутъ въ одинаковой пропорціи — 20⁰/₀. Тогда будемъ имѣть:

въ фабрикаціи: постоянный капиталъ 340000, переменный капиталъ 200000, прибавочная цѣнность 300000, уровень прибыли $\frac{300000}{540000} = 55\frac{5}{9}$. *Въ земледѣліи:* постоянный капиталъ 100000, переменный 400 тыс., прибавочная цѣнность 600 тыс.; изъ послѣдней, на долю прибыли отойдетъ $55\frac{5}{9}\frac{0}{100}$ отъ 500 000 или 277777 $\frac{7}{9}$ и на ренту останется 322222 $\frac{2}{9}$.

Здѣсь, слѣдовательно, рента, сравнительно съ случаемъ 1-мъ, возрасла, такъ какъ, хотя уровень прибыли нѣсколько повысился, но общая сумма прибыли, благодаря уменьшенію суммы авансированнаго капитала нѣсколько меньше, сумма-же прибавочной цѣнности возрасла; но рента все-же меньше здѣсь, чѣмъ въ случаѣ 2б,

такъ какъ уменьшеніе цѣнности матеріала фабрикаціи вызвало нѣкоторое повышеніе уровня прибыли (съ 50% на 55⁵/₉).

Наиболѣе сложную, но и наиболѣе поучительную комбинацію представляетъ слѣдующая:

Пятый случай: Вслѣдствіе повышенія производительности труда въ земледѣліи, происходятъ одновременно: пониженіе цѣнности фабричнаго матеріала и пониженіе, — какъ въ земледѣліи, такъ и въ обрабатывающей промышленности, — цѣны рабочей силы.

По отношенію къ фабрикаціи будемъ имѣть разсмотрѣнный уже третій случай, т. е. значительное повышеніе уровня прибыли — съ 50 до 68%. Въ земледѣліи-же будемъ имѣть: постоянный капиталъ — 100000, переменный капиталъ — 400000 и прибавочная цѣнность 600000; при уровнѣ прибыли въ 68%, прибыль (на 500 тыс.) поглотитъ 340000 и на ренту останется 260000.

Разсмотрѣнныя комбинаціи представляютъ, можно сказать, весь ходъ развитія современнаго кризиса. Дѣйствительно, современный кризисъ выражается, какъ мы видѣли, на первомъ мѣстѣ — паденіемъ цѣнъ всѣхъ товаровъ; естественно, что паденіе это началось съ наиболѣе дорогихъ товаровъ, а изъ продуктовъ земледѣлія, именно, — съ фабричныхъ матеріаловъ, которые легче выдерживали болѣе далекій транспортъ, и перешло только позже въ паденіе цѣны всѣхъ продуктовъ земледѣлія.

Наконецъ, въ послѣднемъ фазисѣ оно переходитъ въ паденіе цѣны рабочей силы, сначала въ фабрикаціи, а потомъ въ земледѣліи. Если повышеніе производительности земледѣльческаго труда вызвало пониженіе ренты, то пониженіе цѣны рабочей силы дѣйствовало въ противоположномъ направленіи; это дало возможность земледѣлію нѣсколько оправиться, хотя, какъ видно изъ послѣдняго случая, — земледѣліе все еще остается въ положеніи почти не лучшемъ, чѣмъ то, въ какомъ оно было до повышенія производительности труда: тогда, при постоянномъ капиталѣ = 0 (нулю), рента была 250 тыс., — теперь она = 260000, — повышеніе едва на 4%. Промышленность-же, если и пострадала отъ всѣхъ этихъ измѣненій, то это явленіе не выражается нашими формула-

ми ¹⁾); изъ послѣдней формулы, однако, видно, что когда пониженіе достигло своего предѣла и отразилось и на цѣнѣ матеріала и на рабочей платѣ, то промышленность быстро оправляется и начинаетъ „зарабатывать“ еще болѣе прежняго, тогда какъ земледѣліе все еще не оправилось какъ слѣдуетъ. Это именно настоящій моментъ, когда промышленность уже въ теченіи двухъ лѣтъ снова находится почти въ процвѣтаніи, земледѣліе-же все еще стонетъ.

На столько вліяніе увеличенія производительности труда на ренту можетъ быть выяснено нашими формулами. Прибавимъ, что увеличеніе производительности организационнымъ путемъ, по скольку этотъ путь представляется, такъ сказать, въ чистомъ видѣ (т. е. не вызываетъ увеличенія затратъ) — не ведетъ само по себѣ къ пониженію ренты, ибо сумма, отчисляемая изъ прибавочной цѣнности на прибыль остается прежняя; на оборотъ, если цѣна продукта не понизится соразмѣрно, то такое увеличеніе производительности даетъ чистый прибавокъ къ доходу, который представляетъ какъ-бы увеличенную ренту. Совершенно подобнымъ образомъ и увеличеніе производительности труда помощью примѣненія матеріала, производимаго въ самомъ хозяйствѣ, не ведетъ непосредственно къ пониженію ренты, ибо, хотя затраты и возрастаютъ, но здѣсь увеличивается переменный капиталъ ²⁾ и, слѣдовательно, при прежней нормѣ прибавочной цѣнности увеличивается соотвѣтственно и эта послѣдняя. Потому и здѣсь рента будетъ повышаться, если не какъ доля цѣнности продукта, то какъ доходъ съ единицы пространства.

Однако, доходъ земледѣльца можетъ возрастать вслѣдствіе увеличенія производительности труда только временно, совершенно подобно тому, какъ возрастаетъ доходъ фабриканта, когда онъ, введя новую машину или вообще улучшеніе въ производствѣ, до-

1) Выясненіе причинъ, приведшихъ промышленность къ кризису, не входитъ въ нашу задачу; потому, замѣтимъ только, что, кромѣ задержки въ сбытѣ, здѣсь имѣло вліяніе пониженіе процента предпріятій, главнымъ образомъ вслѣдствіе увеличенія производительности труда и колебанія заемнаго процента (ср. статью: „Прибыль и процентъ.“ (Юрид. Вѣстн.) 1890 г. N. 1).

2) Этотъ случай мы разберемъ подробно ниже.

стигъ того, что цѣнность продукта въ его предпріятіи ниже, чѣмъ въ другихъ однородныхъ предпріятіяхъ и, продавая по той-же цѣнѣ, какъ другіе, онъ получаетъ излишекъ въ прибыли ¹⁾).

§ 4. И такъ: улучшение транспортныхъ средствъ ведетъ къ размѣщенію отраслей хозяйства по тѣмъ районамъ, въ которыхъ каждая изъ нихъ находитъ наиболее выгодныя для себя условія и, дѣлая возможнымъ введеніе раціональной техники, приводитъ къ увеличенію производительности труда въ земледѣліи. Слѣдствіемъ этого является пониженіе цѣны продуктовъ земледѣлія, слѣдовательно и фабричнаго матеріала и стоимости рабочей силы. Это пониженіе обращается на пользу обрабатывающей промышленности, вызывая повышеніе уровня прибыли, которое приводитъ, въ концѣ концовъ, къ пониженію ренты, если только земледѣльцу не удастся также понизить высоту рабочей платы земледѣльческихъ рабочихъ или увеличить интенсивность ихъ труда

Напомнимъ, что пониженіе ренты можетъ происходить и отъ увеличенія интенсивности труда въ промышленности, и такъ какъ это повышеніе интенсивности несомнѣнно происходило параллельно увеличенію производительности земледѣльческаго труда, то послѣдствіемъ измѣненій въ technikѣ транспорта должно явиться паденіе ренты. Само собою разумѣется, что это пониженіе ренты должно обнаружиться особенно рѣзко въ областяхъ, гдѣ рента достигла уже ранѣе значительной высоты, т. е. въ областяхъ старой культуры, съ интенсивнымъ хозяйствомъ, ибо здѣсь именно и обнаруживается паденіе цѣнъ; въ областяхъ-же, имѣвшихъ до соединенія ихъ съ всемірнымъ рынкомъ незначительную интенсивность, улучшение путей сообщенія вызываетъ чаще повышеніе, а не пониженіе цѣнъ. Впрочемъ, такъ какъ пониженіе цѣнъ явилось уже послѣдствіемъ возможности для областей экстенсивныхъ поставлять свои продукты на всемірный рынокъ, то и здѣсь можетъ произойти нѣкоторое пониженіе цѣнъ.

¹⁾ Такія прибавки къ нормальному доходу слѣдуетъ считать, по нашему мнѣнію, предпринимательскимъ доходомъ, особенно—по скольку они происходятъ отъ измѣненій въ организаціи, зависящихъ отъ интеллигенціи и личной предпримчивости предпринимателя.

Спрашивается: возможно-ли и если да, то — при помощи каких приёмов поднять ренту снова до прежней или еще большей высоты? или-же она можетъ или должна упасть еще дальше и можетъ быть даже совсѣмъ уничтожиться въ той или другой области?

Уже въ теоріи ренты мы стремились доказать, что уничтоженіе ренты совершенно не мыслимо, пока товаръ обращается по полной своей цѣнности. Позже, говоря о цѣнахъ, мы пришли къ выводу, что сами желѣзныя дороги или вообще современные способы сношенія ведутъ къ тому, что товаръ долженъ обращаться на рынокъ по своей трудовой цѣнности. Ввиду этого мы заключаемъ, что объ уничтоженіи ренты не можетъ быть и рѣчи, при рациональномъ, разумѣется, хозяйствѣ. Обращаемся, поэтому, прямо къ вопросу: можетъ-ли или должна-ли рента снова повыситься? Этотъ вопросъ состоитъ, въ свою очередь, изъ двухъ вопросовъ: 1) Произойдетъ-ли новое повышение цѣнъ земледѣльческихъ продуктовъ, какъ это высказывается большинствомъ изслѣдователей, или такого повышения въ скоромъ будущемъ, по крайней мѣрѣ, ждать нельзя? Рѣшая этотъ вопросъ въ положительномъ смыслѣ, чуть не всѣ цитированные выше авторы выводятъ изъ этого, что и рента должна снова повыситься. Однако, исходя изъ положенія, что цѣна опредѣляется цѣнностью и что высокая цѣнность продукта не обуславливаетъ еще высокой ренты, — мы думаемъ, что если-бы и произошло повышение цѣны земледѣльческихъ продуктовъ, то это не значитъ еще, что произойдетъ и повышение ренты. Поэтому, во всякомъ случаѣ необходимо поставить второй вопросъ: 2) Какія обстоятельства и какая организація хозяйства въ различныхъ областяхъ можетъ содѣйствовать повышенію ренты?

Рѣшеніе первого вопроса, кажется намъ, не представляетъ особенныхъ затрудненій. Главной причиной увеличенія производительности земледѣльческаго труда, а, вмѣстѣ съ тѣмъ, и пониженія цѣнъ земледѣльческихъ продуктовъ, мы признали размѣщеніе отраслей хозяйства по тѣмъ районамъ, гдѣ они находятъ для себя наиболѣе выгодныя условія, т. е., гдѣ цѣнность производимаго продукта наименьшая. Такое размѣщеніе содѣйствуетъ пониженію цѣнъ, дѣлая болѣе возможнымъ улучшеніе хозяйственной техники путемъ увеличенія какъ рациональности, такъ и интенсивности хо-

зяйства. Были, правда и другія причины этого пониженія цѣнъ, но мы займемся здѣсь только главной.

Очевидно, если причиной пониженія цѣнъ было новое размѣщеніе отраслей хозяйства, то ни въ какомъ случаѣ нельзя ожидать обратнаго движенія цѣнъ, пока эта причина продолжаетъ дѣйствовать, т. е. пока еще продолжается размѣщеніе отраслей производства подъ вліяніемъ парового транспорта по наиболѣе благоприятнымъ для каждой изъ нихъ районамъ и увеличеніе производительности земледѣльческаго труда подъ вліяніемъ улучшенія техники. Но вѣдь процессъ размѣщенія далеко еще не закончился! Если Энгельбрехтъ утѣшаетъ себя мыслью, что повышеніе цѣнъ начнется, какъ только американскіе поселенцы дойдутъ до предѣла годныхъ къ культурѣ сѣверо-американскихъ прерій, то это грубая ошибка. Во 1-хъ, помимо этихъ областей имѣются и другія, способныя доставлять значительныя количества земледѣльческаго продукта на европейскіе рынки и до сихъ поръ еще не включенныя въ составъ современнаго уединеннаго государства, связаннаго паровыми транспортными средствами. Таковы, напр.: Сибирь и южноамериканскія государства, а затѣмъ, можетъ быть, и области той или другой части Африки, не говоря уже о тѣхъ частяхъ европейскаго и американскаго континентовъ, которые, хотя и лежатъ въ полосѣ, включенной уже въ современное У. Г., но, не имѣя еще достаточно близко желѣзной дороги, не пользуются, въ сущности, удобствами парового транспорта.

Но, кромѣ того, — *процессъ*, вызвавшій паденіе цѣнъ, закончится вѣдь не тогда, когда каждая изъ областей современнаго міра будетъ имѣть возможность поставлять на всемірный рынокъ тотъ продуктъ, который по естественнымъ и экономическимъ условіямъ она производитъ наиболѣе дешево; этотъ процессъ закончится только тогда, когда данная область воспользуется представляющейся возможностью сбыта и будетъ производить наиболѣе выгодный для нея продуктъ для всемірнаго рынка. Но, чтобы та или другая область дѣйствительно произвела и доставила на всемірный рынокъ тотъ или другой продуктъ, необходимо, чтобы въ хозяйствахъ ея произошли значительныя перемѣны, которыя, конечно, не происходятъ мгновенно, а требуютъ довольно продол-

жительнаго времени, а потому въ бѣльшей части областей, примкнувшихъ къ сѣти желѣзныхъ дорогъ сравнительно недавно, они далеко еще не закончились, а часто только еще намѣчаются. А такъ какъ каждый новый шагъ по пути прогресса въ хозяйствахъ этихъ областей является, вмѣстѣ съ тѣмъ, шагомъ къ увеличенію производительности труда въ земледѣліи, то мы вправѣ ожидать скорѣе пониженія, чѣмъ повышенія цѣнъ продуктовъ земледѣлія.

При этомъ, нѣтъ основанія опасаться, что указанному вліянію увеличивающейся производительности труда можетъ оказать противодѣйствіе превышеніе спроса надъ предложеніемъ. Конечно, вслѣдствіе размноженія населенія, спросъ будетъ расти; но предложеніе еще долго, вѣроятно, будетъ перегонять спросъ. Утѣшая себя мыслию, что возрастающее населеніе скоро поглотитъ избытки, являющіеся изъ получившихъ вновь доступъ ко всемірному рынку областей, (какъ это дѣлаютъ Engelbrecht и Sering), забываютъ, что повышеніе интенсивности и раціональности хозяйствъ, сдѣлавшееся необходимымъ съ улучшеніемъ путей сообщенія, — вызываетъ огромное увеличеніе массы производимаго продукта. На сколько велико можетъ быть это увеличеніе, видно уже по тому, что размѣры современнаго „Уединеннаго Государства,“ какъ мы видѣли, и теперь уже громадны и съ каждымъ днемъ все расширяются. Но не нужно говорить даже о вновь открывающихся и примыкающихъ ко всемірному рынку областяхъ; стоитъ только вспомнить, что С. А. Соединенные штаты получаютъ всего 10,9 гектолитра пшеницы съ гектара, Россія даже только 8,1 гектолитр. и британская Индія 8,54, — а Англія получаетъ 28 гектолитр.!! Если названныя экстенсивныя страны дойдутъ не до производительности Англіи, а только до производительности Франціи — въ 14,88 гектл. и тогда уже, съ тѣхъ 46 милл. гектар. почвы, которые они посвящаютъ теперь подъ пшеницу, — получится излишекъ противъ теперешняго производства въ 197 милл. гектол. или почти вдвое болѣе средняго производства Франціи (100,7 милл.) ¹⁾. Max Sering высчитываетъ ежегодный приростъ населенія снабжаемаго этими

¹⁾ Всѣ цифры по Stat. agric. de la France. Enquête 1882 г.

странами района въ 3,5 мил. душъ ¹⁾; населеніе-же Франціи составляетъ свыше 38 мил. душъ и ввозъ покрываетъ около $\frac{1}{10}$ потребленія; слѣдовательно, собственный урожай прокармливаетъ почти 35 милл. душъ. По этому расчету увеличеніе производительности названныхъ трехъ странъ способно прокормить 70 милл. душъ, т. е. двадцатилѣтній приростъ населенія всѣхъ областей, прокармливаемыхъ избытками не однихъ этихъ странъ, а еще нѣкоторыхъ другихъ, какъ Канада, Австралія и пр. Не нужно поэтому пылкой фантазіи или преувеличенной оцѣнки возможности земледѣльческаго прогресса, чтобы утверждать, что приростъ населенія, даже рядомъ съ улучшеніемъ его питанія, не способенъ вызвать теперь превышеніе спроса надъ предложеніемъ, тѣмъ болѣе, что, помимо успѣховъ земледѣлія, предложеніе будетъ расти и вслѣдствіе расширенія культурной площади. Для одной атлантической части сѣверной Америки осторожный Зерингъ насчитываетъ 159 милл. экровъ или 64 милл. гектар. способной къ культурѣ, но еще не культивируемой почвы, „а это равняется всей культурной площади вывозящаго пшеницу района сѣверной Америки (считая съ тихоокеанскимъ побережьемъ 160,9 милл. экр.) или всей годной для культуры площади Германіи и Австро-Венгріи вмѣстѣ.“ Эти соображенія приводятъ насъ къ заключенію, что пока нѣтъ никакого основанія ожидать повышенія цѣнъ земледѣльческихъ продуктовъ. Скорѣе можно ожидать еще дальнѣйшаго пониженія, ибо самый фактъ рѣзкаго пониженія цѣнъ вызвалъ во всѣхъ заинтересованныхъ энергическое стремленіе удешевить производство и нѣтъ основанія опасаться, что усилія науки и дѣйствующей по ея указаніямъ техники останутся безплодными. Тѣмъ болѣе интереса представляетъ поэтому рѣшеніе второго, поставленнаго выше вопроса: какимъ-же путемъ можетъ быть сохранена рента? иначе говоря, — какое хозяйство въ томъ или другомъ случаѣ слѣдуетъ считать рациональнымъ, такъ какъ мы уже рѣшили, что при рациональномъ хозяйствѣ рента всегда будетъ получаться. Этотъ вопросъ соб-

¹⁾ Считая въ томъ числѣ всю сѣверную Америку (съ Канадой), среднюю часть Америки, Вестъ-Индію и западную Европу „отъ русской, венгерской и кроатской границы“ на западъ (l. с. р. 571).

ственно рѣшенъ нами, ибо мы указали уже, какой видъ должно принять хозяйство каждой группы областей, на которыя мы раздѣлили современный міръ. Остается, слѣдовательно, только показать, какъ указанный для каждой изъ областей строй хозяйства будетъ вліять на возможность полученія и повышенія ренты.

§. 5. Въ данномъ случаѣ нѣтъ надобности разсматривать отдѣльно каждый изъ вышеописанныхъ райновъ; по скольку дѣло касается добычанія ренты, всѣ эти районы могутъ быть соединены въ двѣ большія группы, которыя можно назвать — одну интенсивной, другую — экстенсивной или, если угодно, одну работо-интенсивной, другую — капиталo-интенсивной. Подъ интенсивными странами мы будемъ разумѣть такія, въ которыхъ увеличеніе интенсивности требуетъ большого количества живого труда; таковы, — всѣ тѣ страны, которыя мы и выше называли этимъ именемъ, и которыя, какъ было показано, вслѣдствіе своего географическаго положенія, удержать за собою уже ранѣе развившееся преобладаніе по отношенію къ фабричной промышленности, и — частью вслѣдствіе этого, а еще болѣе благодаря климату — будутъ вести главнымъ образомъ интенсивное скотоводство. Къ интенсивнымъ-же странамъ отойдутъ и тѣ области, которыя успѣли превратиться изъ густонаселенныхъ странъ экстенсивнаго земледѣлія въ страны интенсивнаго земледѣлія, а вмѣстѣ съ тѣмъ и развить значительную промышленность. Хотя эти страны, благодаря своему климату, еще долго останутся при зерновомъ хозяйствѣ, но, вслѣдствіе значительной населенности и быстрого развитія городовъ, они, рядомъ съ этимъ, будутъ вести и довольно интенсивное скотоводство. Въ той и другой группѣ областей увеличеніе интенсивности будетъ происходить главнымъ образомъ на счетъ увеличеннаго потребленія живого труда при значительномъ потребленіи покупныхъ матеріаловъ разнаго рода (удобреній и кормовъ). Въ этой необходимости основать улучшеніе на увеличеніи переменнаго капитала съ одной стороны и потребленіи массы покупнаго матеріала съ другой и заключается сходство этихъ областей, дающее намъ право соединить ихъ въ одну группу — странъ интенсивныхъ.

Группу экстенсивныхъ странъ составятъ всѣ остальные, характеризованныя выше области (предгорья, бывшія лѣсныя страны,

экстенсивныя приморья и малонаселенныя земледѣльческія континентальныя степныя страны). Общая черта всѣхъ этихъ странъ заключается въ томъ, что, по скольку они могутъ повышать интенсивность, это повышение, въ силу главнымъ образомъ слабой населенности ихъ и малаго развитія городовъ, должно происходить на счетъ основного капитала, затѣмъ въ меньшей степени постоянного оборотнаго капитала и въ наименьшей степени на счетъ переменнаго капитала.

Что касается группы интенсивныхъ областей, то необходимость примѣненія большого количества труда и матеріаловъ обусловливаетъ и существованіе значительнаго, во всякомъ случаѣ, основного капитала. Производя такіе продукты животноводства, какъ молоко и мясо, страны эти должны стремиться достигнуть во 1-хъ, чтобы скотъ былъ высоко производителенъ въ соотвѣтствующемъ его назначенію направленіи; слѣд, скотъ этотъ долженъ имѣть значительную цѣнность; во 2-хъ, кормъ при этомъ долженъ быть и обильный и питательный, а потому, какъ было уже указано раньше, первой задачей является произвести возможно большую массу корма. Эти два условія являются главными опредѣляющими для хозяйствъ странъ высокоинтенсивныхъ приморій. Для континентальныхъ-же странъ значительной интенсивности является еще третье условіе, а именно: производство продуктовъ животноводства вынуждается здѣсь экономическими условіями; климатическія-же условія весьма благопріятны производству зерна, потому, — уже ради страхованія дохода на случай всегда возможнаго здѣсь неурожая кормовыхъ растений — производить зерно необходимо, какъ болѣе вѣрный продуктъ.

Но зерно — такой транспортабельный продуктъ, что оно можетъ появиться на рынкѣ изъ наиболѣе отдаленныхъ областей: здѣсь-же конкурирующія хлѣбопроизводящія области, т. е. малонаселенныя экстенсивныя страны зернового хозяйства, какъ страны континентальныя, всегда ближе, чѣмъ къ интенсивнымъ приморьямъ. Слѣдовательно, чтобы конкуренція зерномъ была возможна, нужно, чтобы оно было дешево; это достижимо здѣсь только поднятіемъ плодородія почвы искусственными мѣрами, т. е. примѣненіемъ различныхъ удобрений и тщательной обработкой поч-

вы. Поднять искусственно плодородіе побуждаетъ и то, что для этого имѣется готовый матеріалъ въ видѣ навоза отъ скота.

И такъ, въ обоихъ случаяхъ интенсивныхъ хозяйствъ необходимо стремиться поднять плодородіе почвы: въ первомъ, почти исключительно по отношенію къ кормовымъ матеріаламъ; во второмъ, какъ по отношенію къ этимъ матеріаламъ, такъ и по отношенію къ зерну. Должно, слѣдовательно, примѣняться соответствующее удобрение, и въ виду высокой интенсивности хозяйствъ, здѣсь могутъ или должны примѣняться все удобрения, какъ покупныя, такъ и производимыя въ самомъ хозяйствѣ, — разумѣется, — по скольку они оправдываютъ свое назначеніе въ томъ или другомъ случаѣ. Но, для того чтобы удобрение оказало желательное дѣйствіе, необходимо, чтобы почва была надлежащимъ образомъ подготовлена; подъ такой подготовкой слѣдуетъ разумѣть не только обыкновенную обработку, но и тѣ меліораціи, которыя могутъ усилить дѣйствіе удобрения, или даже только сдѣлать возможнымъ примѣненіе его. Поэтому, необходимыя меліораціи здѣсь должны быть произведены, тѣмъ болѣе, что въ капиталѣ недостатка нѣтъ, а, при высокой интенсивности, эффектъ меліораціи въ экономическомъ отношеніи долженъ быть весьма значителенъ. Точно также и другая составная часть недвижимаго основнаго капитала — постройки — не можетъ быть здѣсь очень мала, хотя нельзя не признать вѣрности замѣчанія Platzmann'a, что эта часть капитала наименѣе соответствуетъ высотѣ интенсивности, такъ какъ она въ весьма значительной степени зависитъ отъ климата и другихъ условій.

Что касается, наконецъ, движимой части основнаго капитала — инвентаря живого и мертваго, то первый имѣетъ значительную цѣнность, при немалой численности, даже въ хозяйствахъ континентальныхъ, не говоря о приморскихъ, гдѣ онъ является первенствующимъ среди хозяйственныхъ капиталовъ. Наоборотъ, мертвый инвентарь будетъ, обыкновенно, не особенно цѣненъ, ибо приобрѣтеніе болѣе цѣнныхъ и имѣющихъ значеніе въ смыслѣ улучшенія качества производимой работы и частью увеличенія интенсивности труда (какъ паровой плугъ или паровая молотилка) орудій-машинъ — запрещается часто малой относительно величиной

хозяйствъ ¹⁾; да и другія машины имѣютъ здѣсь часто меньшее значеніе, чѣмъ въ болѣе экстенсивныхъ районахъ, отчасти по той же причинѣ, отчасти же потому, что значительное разнообразіе культурныхъ растений ограничиваетъ примѣнимость нѣкоторыхъ изъ нихъ (жнеи), или потому, что высокая требовательность относительно тщательности работы препятствуетъ примѣненію машинъ (полольники, окучники и т. п.). Инвентарь мертвый будетъ особенно слабъ въ приморскихъ скотоводственныхъ хозяйствахъ, гдѣ, наоборотъ, значительную роль играетъ живой инвентарь. Въ континентальныхъ же хозяйствахъ обѣ части инвентаря будутъ представлять средніе размѣры. Во всякомъ случаѣ, слѣдовательно, основной капиталъ интенсивныхъ хозяйствъ будетъ значителенъ.

Относительно постоянной части оборотнаго капитала было уже указано, что она должна быть здѣсь весьма значительна, такъ какъ безъ ея помощи (въ видѣ покупныхъ удобрений и кормовъ) достиженіе цѣли хозяйства здѣсь, можно сказать, совершенно не мыслимо.

Но самую характерную часть капитала интенсивныхъ хозяйствъ представляетъ, все-же, капиталъ переменный, рабочая плата. Этотъ видъ капитала здѣсь особенно необходимъ, ради выполненія работъ въ такомъ совершенствѣ, какого во многихъ случаяхъ (особенно въ скотоводствѣ) нельзя достигнуть при машинной работѣ. Сверхъ того, при значительной величинѣ вложеннаго въ предпріятіе капитала вообще, а въ частности особенно при значительной величинѣ оборотнаго капитала и тѣхъ видовъ основного, которые — какъ скотъ, — наиболѣе подвержены изнашиванію, необходимо, конечно, чтобы произведенная въ хозяйствѣ прибавочная цѣнность была значительна, чтобы изъ суммы ея могла быть отчислена нормальная прибыль и сверхъ того осталась-бы еще рента. Во всякомъ случаѣ,

¹⁾ Пользованіе подобными орудіями, однако, этимъ не исключается вполне, такъ какъ они или могутъ быть приобретены на артельныхъ началахъ — группой хозяйствъ, или же наняты для работы у специалистовъ-предпринимателей. Но въ послѣднемъ случаѣ цѣнность ихъ совсѣмъ не входитъ въ счетъ капиталовъ хозяйствъ и пользованіе ими вызываетъ только расходъ оборотнаго капитала; въ первомъ же случаѣ — на долю каждаго хозяйства падаетъ только соответствующая его участію въ общемъ владѣніи часть цѣнности машины.

слѣдовательно, всѣ части капиталовъ хозяйства должны быть значительны въ этой группѣ хозяйствъ, но оборотный капиталъ и особенно переменный — играетъ важнѣйшую роль.

Какимъ-же образомъ можетъ быть достигнута здѣсь рента вообще и на сколько она можетъ быть высока, или какія мѣры могутъ быть примѣнены для повышенія ея?

Мы только что сказали, что переменный капиталъ здѣсь будетъ великъ, такъ какъ требуется приложеніе большого количества живого труда; но, для того, чтобы при этомъ могла получаться рента, особенно при значительномъ вообще капиталѣ, необходимо, чтобы и норма прибавочной цѣнности была высока. Последнее же можетъ быть достигнуто только двумя путями: пониженіемъ стоимости рабочей силы (уменьшеніемъ рабочей платы), которое, какъ видно изъ приведенныхъ вычисленій, только тогда вызываетъ значительное повышеніе ренты, когда не распространяется на фабричныя предпріятія и не соединяется въ послѣднихъ съ пониженіемъ цѣны матеріала; другими словами — это пониженіе дѣйствительно, когда оно вызывается искусственными мѣрами, а не составляетъ естественнаго послѣдствія увеличенія производительности земледѣльческаго труда, такъ какъ при послѣднемъ условіи должно непременно произойти и пониженіе цѣны фабричнаго матеріала и пониженіе стоимости рабочей силы въ фабрикаціи. Потому, этотъ способъ повышенія нормы прибавочной цѣнности будетъ играть тѣмъ меньшую роль, чѣмъ болѣе свободенъ рабочій, т. е., чѣмъ менѣе онъ связанъ съ даннымъ мѣстомъ и чѣмъ легче онъ можетъ найти себѣ занятіе внѣ сферы земледѣлія. Однако, пониженіе цѣнности рабочей силы является здѣсь само собою, благодаря повышенію производительности труда, составляющаго результатъ парового транспорта. Вопросъ здѣсь только въ томъ, на сколько предпринимателю удастся низвести рабочую плату до уровня дѣйствительной стоимости производства рабочей силы. При этомъ необходимо имѣть въ виду указаніе Маркса, что рабочая плата заключается элементъ историческій, т. е., что норма потребностей, которая рабочій долженъ имѣть возможность удовлетворить изъ суммы рабочей платы, не представляетъ чего-либо прочно установленнаго: въ одномъ случаѣ рабочій можетъ довольствоваться такой суммой,

которая даетъ ему возможность удовлетворить голодъ помощью хлѣба и картофеля и прикрыть наготу какими нибудь отрепьями; въ другомъ, на оборотъ, онъ считаетъ удовлетворительной только такую плату, которая даетъ ему возможность имѣть за своимъ столомъ, если не курицу, то мясо, и одѣваться, что называется, вполне прилично и дать соответствующее воспитаніе дѣтямъ. При условіяхъ развитой городской жизни, какъ въ интенсивныхъ областяхъ потребности рабочаго, надо думать, будутъ очень высоки, а потому повышеніе нормы прибавочной цѣнности путемъ уменьшенія рабочей платы не будетъ играть здѣсь значительной роли.

Другой путь повышенія нормы прибавочной цѣнности представляетъ увеличеніе интенсивности труда. Наиболѣе вѣрный и наиболѣе примѣняющійся въ обрабатывающей промышленности съ этою цѣлью приемъ — примѣненіе машинъ, приводимыхъ въ движеніе мертвыми двигателями, и увеличеніе быстроты движенія ихъ. Этотъ способъ, какъ извѣстно, въ земледѣліи играетъ и вообще еще меньшую роль, чѣмъ въ обрабатывающей промышленности; а въ странахъ интенсивныхъ и тѣ изъ машинъ, которыя вообще примѣнимы, играютъ малую роль, главнымъ образомъ вслѣдствіе незначительной величины хозяйствъ. Последняя, конечно, могла-бы увеличиться, особенно тамъ, гдѣ хозяйства эти арендные (Англія), но такое увеличеніе встрѣтитъ значительныя препятствія въ хозяйственныхъ условіяхъ. Многія работы, каковы особенно: уходъ за скотомъ, играющимъ здѣсь весьма важную роль, и уходъ за важными для здѣшнихъ хозяйствъ растеніями (корнеплоды напр.), въ значительной мѣрѣ невыполнимы машинами, по крайней мѣрѣ въ той степени совершенства, какая здѣсь требуется; потому, и при большомъ размѣрѣ хозяйства, увеличеніе интенсивности труда будетъ достигаться только по отношенію къ нѣкоторымъ, относительно маловажнымъ работамъ; но введеніе машинъ не дастъ возможности значительно уменьшить число занятыхъ рабочихъ, а потому большія хозяйства будутъ сильнѣе чувствовать тѣ затрудненія, которыя вызываетъ здѣсь „рабочій вопросъ“, ибо, — съ одной стороны увеличится трудность собрать необходимое каждый разъ количество рабочихъ, а — съ другой — большое число занятыхъ одновременно рабочихъ увеличитъ трудность надзора за тщательностью выполне-

нія и интенсивностью работы. Потому, увеличение размѣровъ хозяйствъ нельзя считать рациональнымъ. Гораздо болѣе основаніе ожидать еще большаго дробленія здѣсь хозяйствъ, именно съ цѣлью увеличить интенсивность труда. Само собою понятно, что хозяинъ, участвующій лично въ работѣ, работаетъ съ возможной интенсивностью въ собственномъ интересѣ; но и наемный рабочий, который работаетъ рядомъ съ хозяиномъ, долженъ, конечно, работать съ тою-же приблизительно интенсивностью. Вотъ почему поднятіе интенсивности труда гораздо легче въ мелкихъ, чѣмъ въ крупныхъ хозяйствахъ. И чѣмъ менѣе приложимы машины, вынуждающія увеличение интенсивности труда, какъ это имѣетъ мѣсто въ хозяйствахъ съ преобладаніемъ скотоводства, тѣмъ болѣе должна существовать склонность къ измельченію хозяйствъ. Хозяйства континентальнаго района, съ преобладаніемъ или по крайней мѣрѣ значительнымъ еще воздѣлываніемъ зерновыхъ хлѣбовъ, при культурѣ которыхъ машины болѣе примѣнимы, — въ меньшей мѣрѣ вынуждены будутъ идти этимъ путемъ, замѣняя его отчасти поднятіемъ интенсивности труда помощью машинъ, приводимыхъ въ движеніе мертвыми двигателями.

Но, выставляя затрудненія, встрѣчаемыя здѣсь примѣненіемъ машинъ, мы вовсе не хотимъ этимъ сказать, что слѣдуетъ избѣгать приложенія машинной работы или что машины здѣсь вообще не будутъ примѣняться. Наоборотъ, въ выноскѣ было указано, что, по скольку есть возможность примѣнять здѣсь машины, — они должны будутъ примѣняться и не только въ видахъ увеличенія интенсивности труда, но и въ видахъ увеличенія производительности его; ибо мы видѣли, что есть основаніе ожидать увеличенія производительности земледѣльческаго труда вообще, а стало быть, и данный районъ, — чтобы цѣнность произведеннаго продукта не превысила цѣнности производства его въ другихъ районахъ, — необходимо долженъ стремиться поднять производительность труда. Поэтому, затрудненія при примѣненіи машинъ указываютъ только, что этотъ пріемъ не можетъ быть здѣсь главнымъ, а тѣмъ болѣе единственнымъ способомъ увеличенія интенсивности труда.

И такъ, условія интенсивныхъ районовъ представляются такими: хозяйства этихъ районовъ работаютъ съ большимъ капита-

ломъ, главные составныя части котораго цѣликомъ (какъ матеріалы и переменный капиталъ) или значительной частью своей цѣнности (какъ скотъ) переходятъ въ авансированный капиталъ. Потому сумма прибавочной цѣнности, отчисляемая на долю прибыли, должна быть значительна; чтобы при этомъ оставалась еще достаточная сумма на долю ренты, необходимо: или, — чтобы стоимость рабочей силы (рабочая плата) была низка, или, чтобы работа была весьма интенсивна, или, наконецъ, чтобы рабочий день былъ очень длиненъ. Ни первое, ни послѣднее изъ указанныхъ условій здѣсь, обыкновенно, не можетъ имѣть мѣста; ибо — рабочая плата велика, вследствие высокаго уровня потребностей рабочихъ, а рабочий день ограничивается если не законодательствомъ, то обычаемъ. Увеличеніе же интенсивности труда можетъ быть достигнуто — или введеніемъ мертвыхъ двигателей и машинъ, — что не всегда примѣнимо по условіямъ хозяйствъ, — или — раздробленіемъ хозяйствъ на болѣе мелкія единицы, или вообще участіемъ рабочаго въ прибыляхъ предпріятія.

Обращаясь, наконецъ, къ вопросу, — на сколько высоко можетъ быть поднята здѣсь рента, по крайней мѣрѣ при благопріятныхъ для того условіяхъ, мы, конечно, можемъ говорить только объ относительной высотѣ ренты. Все, сказанное въ предыдущемъ, заставляетъ усомниться въ томъ, что рента можетъ расти безконечно или даже, что она будетъ расти сравнительно съ высотой ея до кризиса. Во время кризиса во многихъ случаяхъ совсѣмъ не получалось ренты именно въ интенсивныхъ областяхъ, — какъ свидѣлствуютъ, напр.; относительно Англіи данныя, приведенныя въ сочиненіяхъ Nasse и г. Каблукова. Но и теперь, послѣ кризиса, — поднятіе ренты, какъ доли цѣнности продукта, выше, а можетъ быть даже только до той высоты, на какой она стояла передъ кризисомъ, въ концѣ семидесятыхъ годовъ — едва-ли возможно. Дѣло въ томъ, что высота доходовъ земледѣльца передъ кризисомъ существеннымъ образомъ обуславливалась высокой цѣной продукта: этотъ доходъ представлялъ во многихъ случаяхъ ренту въ смыслѣ Рикардо, т. е. избытокъ, получавшійся вследствие продажи продукта выше его цѣнности, благодаря тому, что недостающее количество продукта добывалось такимъ образомъ, что

вновь затраченный капиталъ оказывался менѣе производительнымъ, чѣмъ прилагавшійся ранѣе. Но теперь, какъ было указано, поднятiя цѣнъ вообще ожидать нельзя и нужно думать, что продуктъ будетъ продаваться по нормальной цѣнности, — считая послѣднюю, конечно, при рациональной организаціи хозяйства. Поэтому рента можетъ происходить только изъ той части прибавочной цѣнности, которая остается за отчисленіемъ прибыли на капиталъ. А такъ какъ капиталъ великъ, то и сумма, отчисляемая на долю прибыли, должна быть велика, тѣмъ болѣе, что рассчитывать на пониженіе уровня прибыли, — при стремленіи цѣны матеріаловъ и рабочей силы въ фабрикаціи къ пониженію, — нѣтъ основанiя. Остается, слѣдовательно, одинъ расчетъ — на повышеніе нормы прибавочной цѣнности; но и для такого повышенiя имѣется, какъ мы видѣли, мало средствъ. Все это приводитъ насъ къ заключенію, что рента, какъ доля цѣнности продукта, скорѣе должна еще упасть, тѣмъ болѣе, что необходимость вынуждаетъ увеличивать именно оборотный капиталъ въ матеріалъ и увеличивать и производительность труда; послѣднее же обращается въ ущербъ рентѣ, содѣйствуя возрастанію уровня прибыли.

Но у земледѣльца остается еще надежда удержать ренту, — какъ доходъ съ единицы пространства, — на извѣстной высотѣ. Въ сущности, тѣ-же мѣры, которыя являются главной причиной пониженiя ренты — какъ доли цѣнности продукта, являются наиболѣе дѣйствительными средствами для поднятiя ренты — какъ дохода съ единицы площади. Дѣйствительно, какъ употребленіе различныхъ удобренiй, такъ и примѣненіе тщательнаго ухода при культурахъ (или въ скотоводствѣ) имѣютъ цѣлью поднять производительность почвы (или скота) и мѣры эти только по стольку и имѣютъ смыслъ, по скольку эта цѣль достигается. Чтобы, однако, при этомъ достигался желательный результатъ, т. е. рента съ единицы площади повышалась или удерживалась, по крайней мѣрѣ, на прежней высотѣ, — необходимо, во 1-хъ, чтобы норма прибавочной цѣнности поддерживалась тѣмъ или инымъ способомъ на извѣстной высотѣ и, во 2-хъ, чтобы отношеніе между постоянной и переменнoй частью авансированнаго капитала (при данной нормѣ прибавоч-

ной цѣнности и данномъ уровнѣ прибыли) не переходило извѣстныхъ границъ.

Обратимся опять къ нашей формулѣ, чтобы выразить возможные колебанія конкретными величинами. Всѣ колебанія указанныхъ соотношеній выразятся въ видѣ слѣдующихъ случаевъ: 1) *увеличеніе авансированнаго постояннаго и переменнаго капитала по расчету на единицу площади происходитъ въ одинаковой пропорціи и норма прибавочной цѣнности остается безъ переменны.* Это значитъ: наша формула ренты остается безъ измѣненія, только взятые числа будутъ относиться къ меньшей площади и, стало быть, на единицу площади придется бѣльшая сумма. Если, напр., прежде 100000 постояннаго и 500000 переменнаго капитала соответствовали площади въ 1000 десятинъ, а теперь 800 десятинамъ,— то, при нормѣ прибавочной цѣнности 100% и уровнѣ прибыли въ 50%, рента съ каждой изъ 1000 десятинъ была 200, а съ каждой изъ 800 будетъ 250. Такое повышеніе затратъ, слѣдовательно, всегда выгодно здѣсь и рента, какъ доля цѣнности продукта, осталась прежняя. 2) *Увеличеніе постояннаго капитала идетъ быстрѣе увеличенія переменнаго, но норма прибавочной цѣнности все еще остается прежняя.* При этомъ, постоянный капиталъ будетъ составлять теперь бѣльшій процентъ авансированнаго, и, слѣдовательно, рента, какъ доля цѣнности продукта, уменьшается; увеличится-ли она по расчету на единицу площади,— это будетъ зависѣть отъ соотношенія между увеличеніемъ затратъ на постоянный капиталъ и уменьшеніемъ площади, на которой производится продуктъ данной цѣнности. Предполагая то же уменьшеніе площади, какъ въ предыдущемъ случаѣ, но при увеличеніи постояннаго капитала до 180000, имѣли-бы: переменный капиталъ 500000, прибыль (на 680000) — 340000 и рента 160000; что составитъ на каждую изъ 800 дес. по 200, т. е. ту самую сумму ренты, какую мы получили при прежнихъ затратахъ съ каждой изъ 1000 дес. Такой результатъ показываетъ, что при данномъ соотношеніи площадей и капиталовъ, такимъ образомъ можно будетъ только удержать ренту съ десятины на прежней высотѣ. Однако, при болѣе сильномъ уменьшеніи площади, напр. до 500 д., и здѣсь оказалось-бы повышеніе ренты съ десятины до 320.

Это вычисленіе вполне подтверждаетъ сдѣланный выше выводъ, что хозяйства странъ интенсивныхъ должны раздробиться; ибо, при меньшемъ размѣрѣ ихъ, примѣненіе большого количества постоянного капитала въ формѣ матеріаловъ, если рядомъ съ этимъ увеличивается масса прилагаемаго труда, можетъ идти дальше (интенсивность; можно сказать, можетъ быть выше), чѣмъ при большомъ размѣрѣ хозяйствъ и потому дольше можно, если не увеличивать, то по крайней мѣрѣ поддержать ренту на прежней высотѣ.

Далѣе, каждый изъ рассмотрѣнныхъ случаевъ можетъ видоизмѣняться такимъ образомъ, что одновременно съ увеличеніемъ суммы затратъ на матеріалъ (или вообще постоянный капиталъ) и работу, норма прибавочной цѣнности падаетъ — по той или иной причинѣ. Понятно, что и при этомъ условіи увеличеніе постоянного капитала въ той-же пропорціи, какъ переменнаго, будетъ болѣе обезпечивать возможность повышенія ренты съ единицы пространства. Но, вообще, возможность пониженія нормы прибавочной цѣнности крайне ограничена. Такъ, при взятыхъ въ первомъ случаѣ соотношеніяхъ, достаточно пониженія нормы прибавочной цѣнности на 8% (со 100 на 92%), чтобы получился тотъ-же результатъ, какой получается во второмъ случаѣ отъ повышенія суммы постоянного капитала на 80%, т. е., при этомъ условіи, съ каждой изъ 800 дес., на коихъ произведенъ продуктъ цѣнностью въ 1100000 получится ренты столько, сколько давала каждая изъ 1000 десятинъ при производствѣ на нихъ продукта той-же цѣнности, т. е. рента будетъ 200.

Тѣмъ болѣе, слѣд., если ростъ постоянного авансированнаго капитала будетъ сильнѣе, чѣмъ одновременный ростъ переменнаго капитала, будетъ трудно, не только повысить ренту съ десятины, но даже удержать ее на прежней высотѣ. Въ нашемъ примѣрѣ, при повышеніи постоянного капитала только на 20% (до 120000), норма прибавочной цѣнности не должна-бы спускаться ниже 94%, чтобъ рента на каждую изъ 800 дес. удержала ту высоту, которую она имѣла при 1000 дес., т. е. 200.

Сказанное достаточно ясно показываетъ, на сколько хозяинъ долженъ стремиться поднять норму прибавочной цѣнности, что, при

трудности увеличить интенсивность труда, какая существуетъ здѣсь, достижимо въ весьма слабой степени.

Въ концѣ концовъ, слѣдъ, выводъ нашъ о способахъ и приемахъ, при помощи которыхъ рента въ интенсивныхъ странахъ можетъ быть повышена или, по крайней мѣрѣ, удержана на прежней высотѣ сводится къ слѣдующему: *Въ виду трудности повышения интенсивности труда въ этихъ районахъ и почти невозможности повысить норму прибавочной цѣнности помощью пониженія рабочей платы, при необходимости, къ тому-же, примѣненія большого постоянного капитала въ формѣ материаловъ, — увеличеніе доли ренты въ цѣнности продукта, — особенно въ скотоводственныхъ хозяйствахъ, — можетъ быть достигнуто почти только помощью раздробленія хозяйствъ на болѣе мелкія единицы.* Въ зерновыхъ хозяйствахъ интенсивность труда можетъ быть повышена въ болѣе степени помощью приложенія машинъ; но и здѣсь этому мѣшаетъ малая величина хозяйственныхъ единицъ, потому и для нихъ повышеніе доли ренты въ цѣнности продукта мало доступно. Потому, *главнѣйшимъ, во всякомъ случаѣ, средствомъ удержать ренту — какъ доходъ съ единицы площади — на прежней высотѣ, а тѣмъ болѣе поднять ее еще выше, — будетъ здѣсь увеличеніе производительности почвы* ¹⁾ *помощью усиленнаго примѣненія различныхъ материаловъ и живого труда.*

Замѣтимъ, что для землевладѣльца, какъ получателя ренты, безразлично, увеличивается-ли его доходъ оттого, что возрастаетъ доля ренты въ цѣнности продукта, или отъ того, что масса произведеннаго на данной площади продукта увеличивается; — но для хозяина, чтобы составить себѣ ясное представленіе о той организаціи, какую необходимо дать предпріятію при данныхъ условіяхъ, необходимо выяснитъ себѣ, откуда онъ получаетъ ренту. Точно также важно это и для рѣшенія вопроса — на сколько можно ожидать дальнѣйшаго повышенія ренты? Предыдущій выводъ приводитъ насъ къ слѣдующему заключенію относительно этого вопроса. Конечно,

¹⁾ Можно, пожалуй, говорить и объ увеличеніи производительности скота въ томъ смыслѣ, какъ это говорится здѣсь о почвѣ.

мы не знаемъ предѣла возможной производительности почвы по отношенію къ тому или другому продукту, а тѣмъ болѣе по отношенію ко всей совокупности культивируемыхъ въ тѣхъ или иныхъ видахъ растений. Но мы знаемъ, все-же, что такой предѣлъ вообще долженъ существовать и, — что еще болѣе важно для нашей цѣли, — мы знаемъ, что предѣлъ такого повышенія относительно близокъ, если при этомъ существуетъ еще условіе, чтобы цѣнность продукта не повышалась, а скорѣе падала, — что въ данномъ случаѣ почти равнозначуще требованію, чтобы прибавочный капиталъ производилъ (прямо противоположно извѣстному положенію Рикардо) не меньшій, а большій эффектъ, чѣмъ ранѣе приложенный, иначе — чтобы трудъ дѣлался все болѣе производительнымъ. Хотя это возможно, пока производительность почвы не поднялась до извѣстнаго предѣла, и стремленія техники и науки направлены къ тому, чтобы расширить этотъ предѣлъ, — но, тѣмъ не менѣе, предѣлъ этотъ тѣмъ ближе, чѣмъ выше поднялась уже производительность почвы; и потому, при данномъ развитіи техники, поднятіе ренты такимъ путемъ возможно только въ довольно ограниченномъ размѣрѣ. Возможно-ли будетъ этимъ путемъ достигнуть прежней высоты ренты или даже перейти за этотъ предѣлъ, — зависитъ въ значительной степени отъ особенностей каждаго частнаго случая. Но, въ концѣ концовъ—въ виду препятствій, которыя встрѣчаетъ здѣсь повышение ренты, мы должны заключить, что повышение это будетъ идти весьма медленно, и можно, пожалуй, усомниться, что прежняя (существовавшая до 80-хъ годовъ въ западно-европейскихъ, наиболѣе интенсивныхъ областяхъ) высота ренты будетъ скоро достигнута снова.

§ 6. Дать статистическія доказательства того, что развитие должно идти указаннымъ нами путемъ, — конечно, нельзя. Но интересно сопоставить наши, чисто теоретическіе выводы, съ тѣми выводами о необходимыхъ перемѣнахъ въ хозяйствахъ интенсивныхъ странъ западной Европы, къ которымъ приходятъ практики-хозяева на основаніи практическихъ соображеній. Поэтому, приведемъ здѣсь относящіеся къ этому вопросу разсужденія Roth'a ¹⁾.

¹⁾ Welchen Einfluss muss die Umgestaltung der Verkehrs-wirtschaftli-

Roth находитъ, что саксонскія хозяйства должны, вслѣдствіе дороговизны работы, сдѣлаться главнымъ образомъ капитало-интенсивными. Такъ какъ Саксонія принадлежитъ къ числу интенсивнѣйшихъ странъ современнаго міра, то это положеніе прямо противоположно нашимъ заключеніямъ. Авторъ говоритъ: „такъ какъ человѣческая рабочая сила поглощается индустріей и потому становится дорога, то слѣдуетъ по возможности экономить работу и тѣмъ болѣе, чѣмъ рабочая плата выше.“ „Средства сократить работу примѣняются и должны примѣняться по нуждѣ, ибо къ тому вынуждаетъ часто абсолютная невозможность найти рабочихъ для земледѣлія“. „Но если работа въ Саксоніи дорога, за то капиталъ можетъ быть добытъ легко и дешево и потому болѣе обильное примѣненіе его возможно и весьма цѣлесообразно“. „Такимъ образомъ, если въ виду экономическаго развитія Саксоніи мы должны требовать, чтобы саксонское земледѣльческое хозяйство организовалось интенсивно, то далѣе мы должны развить это положеніе такимъ образомъ, что это хозяйство должно быть болѣе интенсивно по отношенію къ примѣненію капитала, чѣмъ по отношенію къ примѣненію работы.“ Тѣмъ не менѣе авторъ признаетъ, что „мелкій земледѣлецъ, который долженъ стремиться использовать возможно лучше рабочую силу своей семьи, имѣетъ побужденіе основать хозяйство главнымъ образомъ на факторѣ „работа“ и экономить на факторѣ „капиталъ“ (р. 74). Мы не будемъ приводить здѣсь разсужденій автора о томъ, какія отрасли хозяйства должны найти себѣ мѣсто въ саксонскомъ земледѣліи. Скажемъ только, что онъ приходитъ къ выводу, что культура зерна должна быть ограничена и замѣнена отчасти культурой торговыхъ и промышленныхъ растений (льна, тмина, сахарной свеклы). „Но, дѣйствительно коренное ограниченіе культуры хлѣбовъ“, пишетъ авторъ курсивомъ, — „можетъ совершиться только путемъ расширенія кормовыхъ культуръ.“ Это заключеніе, слѣд, не противорѣчитъ существенно нашимъ выводамъ, потому тѣмъ болѣе интересно

chen Verhältnisse auf den Grad der Intensität und die Produktionsrichtung der sächsischen Landwirtschaft ausüben? Mit dem Reuning-Preis gekrönte Preisschrift von Joh. Friedr. Wilh. Roth, Oberlehrer a. d. Königl. Landwirtschaftsschule zu Döbeln. Leipzig. 1890.

ислѣдовать, почему выводъ автора относительно роли различныхъ видовъ капитала такъ рѣзко расходится съ нашимъ. Авторъ самъ даетъ намъ ключъ къ разрѣшенію этого недоумѣнія.

Всѣ свои разсужденія авторъ заканчиваетъ расчетами доходовъ примѣрнаго хозяйства въ 90 гектаровъ (слѣдовательно, по саксонскимъ условіямъ, — крупнаго) при различныхъ системахъ хозяйствъ. Для примѣра взяты именно 4 системы: 1) А — „улучшенная трехпольная“, т. е. обыкновенная зерновая трехпольная съ замѣной пара частью корнеплодами, частью клеверомъ. 2) В — „норфолькскій четырехпольный плодосмѣнъ съ воздѣлываніемъ картофеля и картофельно-винокуреннымъ заводомъ.“ 3) С — „система плодосмѣнная съ ограниченіемъ воздѣлыванія зерна и расширеніемъ культуры кормовъ при одновременномъ введеніи междупосѣвныхъ растений (*Zwischenfrüchte*)“, что здѣсь значитъ собственно-поживныхъ растений, такъ какъ растения эти употребляются въ кормъ, а не какъ удобреніе. 4) D — такое-же хозяйство, какъ С, только при одновременной культурѣ промышленнаго растенія — у автора — ленъ и тминъ (р. 240).

Не приводя здѣсь всѣхъ вычисленій автора, мы возьмемъ только таблицу (р. 276), въ которой сопоставлены доходы и расходы всѣхъ этихъ хозяйствъ и которая совершенно наглядно показываетъ, насколько неоснователенъ выводъ Roth'a, будто саксонское хозяйство, вслѣдствіе дороговизны рабочихъ рукъ, должно основаться главнымъ образомъ на увеличеніи интенсивности помощью усиленной затраты капитала, — а не труда. (См. табл. на слѣд. стр.).

Такимъ образомъ, хозяйствомъ наиболѣе интенсивнымъ по затратамъ эксплуатаціоннаго капитала (что означаетъ капиталъ безъ построекъ), оказывается хозяйство С, второе за нимъ мѣсто должно занять хозяйство В (если-бы былъ взятъ весь капиталъ — съ цѣпностью построекъ, то это хозяйство заняло-бы, вѣроятно, первое мѣсто); и только третье мѣсто принадлежало-бы D. Между тѣмъ, послѣднее хозяйство даетъ наивысшую ренту. Но изъ разсужденій различныхъ авторовъ, не исключая и Roth'a, объ интенсивности — слѣдуетъ заключить, что наивысшая рента соответствуетъ всегда наивысшей степени интенсивности. Roth, напр., говоритъ, что

Предметъ сравненія	Хозяйство А	Хозяйство В	Хозяйство С	Хозяйство Д
Капиталь эксплуата- таціи:	марки	марки	марки	марки
всего . . .	33356	38510	48355	37575
на гектаръ	370	428	537	417
Затрата на работу: (не считая труда хо- зяйина)				
всего . . .	8560	9404	9980	10170
на гектаръ	95	104	111	113
Сумма всего рас- хода:				
всего . . .	23971,70	26046,75	24523	24559,50
на гектаръ	266	289	272	273
Валовой доходъ:				
всего . . .	30383	29851	35199,50	37558,25
на гектаръ	338	332	391	417
Чистый доходъ:				
всего . . .	6411,60	3804,25	10676,50	12988,75
на гектаръ	71	42	119	144
Земельная рента:				
всего . . .	2543,80	36,25	6058,75	8920
въ проц. цѣны земли	1,4	0,03	3,4	4,95

Примѣчаніе. Эти вычисленія требовали-бы значительныхъ исправле-
ній, чтобы отвѣчать дѣйствительности. Такъ, авторъ принимаетъ для всѣхъ
хозяйствъ одинаковой цѣнности инвентарь, точно также, какъ и рабочій
скотъ. Затѣмъ, онъ принимаетъ вездѣ оборотный капиталъ въ 25%, инвен-
тарнаго, что, конечно, также ни на чемъ не основано. Основной капиталъ
въ строеніяхъ совсѣмъ не принятъ во вниманіе, даже для хозяйства В—
съ винокурненнымъ заводомъ, хотя для того-же хозяйства заводскія маши-
ны причислены къ эксплуатаціонному капиталу. Наконецъ, расходъ на ра-
боту, особенно въ хозяйствахъ С и Д, вычисленъ слишкомъ малымъ, срав-
нительно съ другими двумя хозяйствами: въ С—напр., при значительномъ
воздѣлываніи корнеплодовъ и пожнивныхъ растений считается лишняго рас-
хода противъ А (улучшеннаго трехполья) только расходъ на 2 доильщицы
и 600 мар. на поденныя работы. Но для нашей цѣли исправленіе этихъ
погрѣшностей не имѣетъ значенія.

терминъ „интенсивный“ происходитъ отъ слова „напрягать“, т. е. что здѣсь, помощью приложенія труда и капитала стараются напрячь всѣ силы почвы, чтобы получить съ нея, прежде всего, помощью значительныхъ урожаевъ, высокой валовой доходъ, ибо, прибавляетъ авторъ, хотя большой валовой доходъ и не заключаетъ еще гарантіи полученія высокаго чистаго дохода, но, тѣмъ не менѣе, онъ обуславливаетъ возможность его полученія. И, вмѣстѣ съ тѣмъ, тотъ-же авторъ признаетъ, что хозяйничать интенсивно, значитъ, примѣнять на меньшей площади возможно болѣе капитала и именно въ видѣ такъ называемаго Betriebskapital, т. е. эксплуатаціоннаго капитала (р. 70). Разсматривая приведенную таблицу, мы видимъ, что эти два опредѣленія противорѣчатъ одно другому: наибольшаго количества капитала требуетъ хозяйство С, а наибольшій валовой и чистый доходъ даетъ хозяйство D. При этомъ и сумма всего расхода (авансированнаго капитала) составляетъ почти одну и ту-же цифру въ обоихъ хозяйствахъ (въ D всего на одну марку на гектаръ больше). Поэтому, примѣръ, взятый авторомъ, подтверждаетъ только наше мнѣніе, что сумма капитала хозяйства можетъ характеризовать его въ нѣкоторой степени только при условіи, что будетъ принято въ соображеніе распредѣленіе капитала между различными видами его: хозяйство С затрачиваетъ наибольшую часть эксплуатаціоннаго капитала на стадо молочнаго скота (25525 м. изъ 48355 или 52,78%), т. е. на основной капиталъ; хозяйство-же D затрачиваетъ на ту-же статью значительно менѣе (16900 м. изъ 37515, т. е. едва 45%), за то послѣднее затрачиваетъ болѣе на переменный капиталъ—(рабочую плату)—10170 м. или 27% всего эксплуатаціоннаго капитала; тогда какъ хозяйство С только 9980 м. или 20,6% своего капитала эксплуатаціи. Въ еще бѣльшей степени распредѣленіе капитала вліяетъ на величину чистаго дохода и высоту ренты. Въ данномъ случаѣ, въ хозяйствѣ D работа, надо полагать, интенсивнѣе, ибо норма прибавочной цѣнности выше; а такъ какъ это-же хозяйство прилагаетъ и большую сумму переменнаго капитала, то этимъ и обуславливается, что здѣсь именно произведена наибольшая сумма прибавочной цѣнности и здѣсь получается и наибольшая рента.

Такимъ образомъ, примѣръ, приведенный Roth'омъ, вполне оправдываетъ вышеизложенную теорію, что высшую ренту даетъ хозяйство, которое употребляетъ наибольшее количество живого труда и гдѣ интенсивность труда выше. Вмѣстѣ съ тѣмъ, вычисления Roth'a показываютъ, что онъ совершенно неосновательно утверждаетъ, будто саксонскія хозяйства должны вестись съ приложеніемъ возможно меньшаго количества труда: хозяйство должно, безъ сомнѣнія, вестись такъ, чтобы получалась наивысшая рента, а это имѣетъ мѣсто въ данномъ случаѣ — въ саксонскихъ хозяйствахъ — при наивысшей затратѣ живого труда. Противъ такого вывода изъ данныхъ Roth'a, можно, пожалуй, возразить, что величина ренты здѣсь вычислена не по рекомендуемому нами способу, такъ какъ изъ общей суммы прибавочной цѣнности отчислена не прибыль, — по уровню прибыли, а процентъ на весь капиталъ, который въ предпріятіи С значительно больше, чѣмъ въ предпріятіи D. Это возраженіе нельзя, однако, признать основательнымъ, по крайней мѣрѣ при условіяхъ хозяйствъ С и D. Въ этихъ хозяйствахъ, какъ оказывается, сумма расхода, т. е. сумма авансированнаго капитала, на который исчисляется прибыль, почти одинакова. Поэтому, каковъ-бы ни былъ уровень прибыли, сумма ея въ обоихъ хозяйствахъ будетъ почти одинакова и, слѣд., разность остатковъ за отчисленіемъ отъ общей суммы чистаго дохода доли прибыли, — будетъ скорѣе больше, чѣмъ меньше, нежели при вычисленіи Roth'a. Въ самомъ дѣлѣ, введемъ соотвѣтствующую поправку. Такъ какъ мы не знаемъ дѣйствительнаго уровня прибыли, то должны допустить, что онъ составляетъ не больше того, что получится по раздѣленіи суммы, отчисленной въ видѣ процента на капиталъ въ предпріятіи С, на расходъ этого хозяйства. Беремъ это хозяйство какъ болѣе близкое по характеру затратъ къ промышленнымъ предпріятіямъ (по величинѣ основного капитала). Мы пренебрегаемъ тѣми ошибками, которыя указаны выше и беремъ авансированный въ С капиталъ въ 24523 м., какъ даетъ намъ таблица Roth'a. Сумма, отчисленная здѣсь на процентъ, составляетъ 2417,75 мар. и слѣд., уровень прибыли $\frac{2417,75}{24523}$ или менѣе 10% (9,9). Потому, въ хозяйствѣ D на долю прибыли слѣдуетъ отчислить около 2431,5 мар.; отчислено же на процентъ съ капитала 1878,75,

т. е. менѣе на 542,75 мар. и на столько же нужно уменьшить ренту D, которая и будетъ тогда 8377,25 мар. По сравненію съ рентой хозяйства С (6058,75 м.), слѣдовательно, все еще болѣе на 2318,5 м., т. е. почти на 40%. Такимъ образомъ, введеніе перемѣны въ способъ исчисленія ренты не колеблетъ сдѣланнаго нами вывода и примѣръ Roth'a подтверждаетъ наше указаніе, что *хозяйства интенсивныхъ странъ должны основать свою организацію на возможно болѣеши́мъ примѣненіи живого труда при возможно высокой его интенсивности* и тогда только могутъ надѣяться получать сравнительно высокую еще ренту.

§ 7. Переходимъ къ той группѣ областей, которыя мы называли экстенсивными. — Какъ ни разнообразны эти области по характеру хозяйствъ, по тѣмъ отраслямъ, которыя они должны развить преимущественно, но всѣ они имѣютъ между собою сходство въ способѣ примѣненія капитала, что и даетъ намъ право соединить ихъ здѣсь въ одну группу. Разсматривая, какую организацію должно принять хозяйство каждой изъ этихъ областей, мы для всѣхъ ихъ пришли къ выводу, что производство соотвѣтствующихъ условіямъ области продуктовъ должно повести, главнымъ образомъ, къ примѣненію значительнаго основнаго капитала, который здѣсь долженъ замѣщать не только недостающую рабочую силу, но, отчасти и оборотный капиталъ въ видѣ матеріаловъ разнаго рода. Причины этого понятны: недостаточная населенность вынуждаетъ изыскивать средства замѣнять живой трудъ мертвыми двигателями; примѣненіе же значительнаго количества матеріаловъ здѣсь не можетъ имѣть мѣста по двумъ причинамъ: во 1-хъ, что касается покупныхъ кормовъ, то малая населенность и незначительная еще величина и рѣдкость городовъ, — съ одной стороны затрудняютъ пріобрѣтеніе этихъ матеріаловъ, а съ другой — дѣлаютъ ихъ ненужными, такъ какъ интенсивное скотоводство, при которомъ могли-бы примѣняться съ выгодой эти матеріалы, здѣсь невозможно, именно по отсутствію городовъ. Во 2-хъ, примѣненіе всякихъ удобрительныхъ матеріаловъ оказывается, обыкновенно, выгодно только тогда, когда одновременно примѣняется и значительное количество живого труда. Такіе матеріалы, какъ навозъ и другія объемистыя удобрения, — производимыя въ самомъ хозяйствѣ

и требующія только значительнаго количества труда на собираніе и распредѣленіе ихъ,—не подходятъ собственно подъ эту рубрику, такъ какъ здѣсь не примѣняется никакого покупнаго матеріала, а только живой трудъ. Но, такъ какъ здѣсь существуетъ недостатокъ въ живой рабочей силѣ, то и примѣненіе этихъ матеріаловъ затруднительно. Покупные-же удобрительные матеріалы не требуютъ, правда, большого количества труда при самомъ ихъ примѣненіи; но, тѣмъ не менѣе, употребленіе ихъ вызываетъ, обыкновенно, увеличеніе потребности въ живой рабочей силѣ. Извѣстно, напр., что примѣненіе азотистыхъ туковъ, какъ чилийская селитра, сѣрнокислый амміакъ—столько-же содѣйствуетъ росту культурнаго растенія, сколько и росту сорныхъ травъ и послѣднія разрастаются, разумѣется, тѣмъ сильнѣе, чѣмъ менѣе тщательна обработка; потому, если не для самаго примѣненія тука, то для предварительной подготовки почвы и уничтоженія сорныхъ травъ, являющихся послѣдствіемъ примѣненія тука,—нужно приложеніе значительнаго количества живого труда, т. е. того элемента, въ которомъ здѣсь именно чувствуется недостатокъ. Въ меньшей степени такое засореніе можетъ явиться послѣдствіемъ примѣненія фосфорнокислыхъ и калийныхъ туковъ; но, такъ какъ эти туки, безъ помощи азотистаго, оказываютъ малое вліяніе (обыкновенно) на повышеніе урожаевъ большинства растеній, то сказанное объ азотистыхъ тукахъ можетъ быть отнесено къ тукамъ вообще. Такимъ образомъ, во всякомъ случаѣ, основной капиталъ является главнѣйшей составной частью капиталовъ хозяйства въ разсматриваемыхъ районахъ. Спрашивается, какъ-же, при этомъ условіи, разрѣшается задача полученія ренты и возможнаго ея повышенія?

Чтобы выяснитъ это при помощи формулы ренты, нужно принять во вниманіе, что и увеличеніе основного капитала увеличиваетъ постоянную часть авансированнаго капитала и, слѣдовательно, ведетъ, при прочихъ равныхъ условіяхъ, къ пониженію ренты какъ доли цѣнности продукта. Однако, увеличеніе постоянной части авансированнаго капитала будетъ происходить несравненно медленнѣе вслѣдствіе увеличенія основного капитала, чѣмъ вслѣдствіе усиленія примѣненія матеріаловъ, такъ какъ основной капиталъ передаетъ въ авансированный только незначительную долю своей

цѣнности. Это особенно нужно сказать относительно тѣхъ видовъ основного капитала, которые получаютъ преобладаніе въ разсматриваемыхъ районахъ. Мы только что сказали, что интенсивное скотоводство здѣсь не можетъ имѣть мѣста; а изъ суммы цѣнности скота, какъ извѣстно, переходитъ въ авансированный капиталъ значительно бѣльшая доля, чѣмъ изъ цѣнности какой-либо другой части основного капитала, и сумма, перешедшая такимъ образомъ въ авансированный капиталъ, будетъ, разумѣется, тѣмъ бѣльше, чѣмъ цѣннѣе самый скотъ и чѣмъ больше число головъ его. Число головъ скота на единицу площади здѣсь всегда меньше, чѣмъ въ интенсивныхъ странахъ, вслѣдствіе невозможности пользоваться покупными кормами и культивировать растенія, дающія наибольшую массу корма съ единицы площади. Но, и при значительномъ числѣ головъ, скотъ разсматриваемыхъ районовъ имѣетъ меньшую цѣнность, чѣмъ въ интенсивныхъ странахъ, а потому и передаетъ авансированному капиталу меньшую сумму. Сравненіе въ этомъ отношеніи странъ, однородныхъ по характеру производства, — т. е. экстенсивныхъ зерновыхъ съ интенсивными зерновыми-же или — экстенсивныхъ и интенсивныхъ странъ съ хозяйствомъ скотоводственнымъ, не можетъ возбудить сомнѣнія въ вѣрности этого положенія; и еще менѣе, конечно можетъ возникнуть сомнѣнія въ вѣрности этого положенія относительно экстенсивныхъ зерновыхъ областей по сравненію съ интенсивными скотоводственными. Но, при сравненіи экстенсивныхъ скотоводственныхъ областей съ интенсивными зерновыми, результатъ затемняется и, повидимому, можетъ получиться даже существенно иной, если мы, придерживаясь нашей формулы, будемъ говорить о долѣ авансированнаго капитала, переносимой съ основного на продуктъ извѣстной цѣнности, а не на единицу эксплуатируемой площади. Можетъ, именно, показаться, что въ странахъ, хотя и интенсивныхъ, но съ зерновымъ хозяйствомъ, сумма, переходящая въ авансированный капиталъ со счета скота (погашеніе цѣнности его), можетъ быть не только не бѣльше, но даже меньше такой-же суммы въ экстенсивныхъ скотоводственныхъ хозяйствахъ, рассчитывая въ обоихъ случаяхъ эти суммы на продукты равной цѣнности. Въ пользу такого предположенія говорятъ слѣдующія обстоятельства: во 1-хъ, цѣнность производимаго на

единицъ площади продукта въ экстенсивныхъ хозяйствахъ значительно меньше, чѣмъ въ интенсивныхъ; потому, по нашимъ формуламъ мы сравниваемъ, продукты не равныхъ пространствъ: данная цѣнность будетъ отвѣчать несравненно меньшему пространству въ интенсивномъ хозяйствѣ, чѣмъ въ экстенсивномъ. Во 2-хъ, въ скотоводственныхъ хозяйствахъ цѣнность продукта будетъ обусловливаться, главнымъ образомъ, цѣнностью продуктовъ скотоводства; слѣдовательно, и сумма авансированнаго постоянного капитала будетъ въ этомъ случаѣ опредѣляться величиной, переданной съ цѣнности животныхъ въ болѣе степени, чѣмъ въ хозяйствахъ зерновыхъ, имѣющихъ мало скота. Оба эти положенія безспорно вѣрны, и, все-же, величина погашенія, передаваемая со счета скота на продуктъ извѣстной цѣнности въ сумму авансированнаго капитала, будетъ въ экстенсивныхъ странахъ меньше, чѣмъ въ интенсивныхъ, даже въ томъ случаѣ, когда послѣднія зерновые, а первыя скотоводственныя. Это есть слѣдствіе того, что составъ стада въ экстенсивныхъ скотоводственныхъ районахъ иной, чѣмъ въ интенсивныхъ: въ послѣднихъ (особенно зерновыхъ), — стадо состоитъ обыкновенно почти исключительно изъ полновозрастнаго скота; въ экстенсивныхъ-же областяхъ, скотоводственныя хозяйства, такъ сказать, всегда племенные, они всегда содержатъ по крайней мѣрѣ столько молодняка, сколько нужно для ремонта собственнаго стада. Значитъ, въ послѣднемъ случаѣ — убыль въ цѣнности взрослога скота компенсируется приростомъ цѣнности молодого скота; въ интенсивныхъ-же хозяйствахъ (съ однимъ взрослымъ скотомъ) вся убыль въ цѣнности скота должна быть отнесена на счетъ авансированнаго капитала.

На оборотъ, другія части основнаго капитала, — меліоративный капиталъ и мертвый инвентарь, — могутъ и обыкновенно должны въ экстенсивныхъ странахъ развиваться по многимъ причинамъ наиболѣе сильно. Меліорациі, конечно, требуютъ часто значительной затраты капитала и съ этой стороны выполнение ихъ можетъ встрѣтить препятствія. Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, и эффектъ ихъ значителенъ и, — что особенно важно здѣсь, — только при выполнении ихъ можно считать обезпеченнымъ постоянство урожаявъ, которое составляетъ условіе *sine qua non* современнаго хозяй-

ства во всѣхъ районахъ. Съ другой стороны, меліоративныя работы облегчаются здѣсь относительно большими размѣрами хозяйственныхъ единицъ, ибо извѣстно, что существующая при всѣхъ почти меліорацияхъ необходимость, распространять ихъ на болѣе или менѣе значительную площадь, является значительнымъ препятствіемъ для выполненія ихъ тамъ, гдѣ земельная собственность раздроблена. Сверхъ того, въ крупныхъ хозяйствахъ работы такого рода облегчаются еще и тѣмъ, что въ большинствѣ случаевъ ту или другую изъ нихъ требуется произвести не на всей площади хозяйства или владѣнія, а только на части ея; затраченный-же на меліорацию капиталъ обращается на пользу всей площади и, слѣдовательно, сумма погашенія его должна быть поставлена въ счетъ авансированнаго на всю площадь капитала. Наконецъ, они могутъ быть производимы по частямъ, не требуя, слѣдовательно, единовременной затраты большого капитала.

Но еще болѣе значенія имѣетъ здѣсь, особенно въ нѣкоторыхъ случаяхъ, — мертвый инвентарь — орудія и машины. Усиливать эту часть капитала заставляетъ стремленіе возможно лучше использовать во всѣхъ отношеніяхъ ту немногочисленную рабочую армію, которая здѣсь имѣется, т. е. сдѣлать трудъ рабочаго болѣе производительнымъ и болѣе интенсивнымъ. То и другое можетъ быть достигнуто здѣсь почти исключительно при помощи соотвѣтствующаго мертваго инвентаря, такъ какъ примѣненіе различныхъ матеріаловъ, увеличивающихъ производительность — ограничено, а раздробленіе хозяйствъ, могущее усилить интенсивность труда, — нерационально — по малой еще относительно доходности единицы площади. Но, кромѣ того, и постоянство урожая здѣсь можетъ быть достигнуто, даже и по выполненіи необходимыхъ меліораций, только путемъ хорошей механической обработки, т. е., опять таки, при помощи мертваго инвентаря, такъ какъ примѣненіе другихъ, ведущихъ къ той-же цѣли средствъ, — каковы ручная работа и удобреніе, — является неудобнымъ.

Такимъ образомъ, положеніе, что главной составной частью капиталовъ дѣйствующихъ хозяйствъ будетъ основной капиталъ, должно быть пояснено дополненіемъ: „въ формѣ меліоративнаго капитала и мертваго инвентаря, главнымъ образомъ.“ Но названныя

части капитала суть именно тѣ, которыя отличаются наибольшей прочностью, т. е. передаютъ въ авансированный капиталъ наименьшій процентъ своей цѣнности. Въ силу этого, постоянная часть авансированнаго капитала здѣсь не можетъ быть такъ велика, какъ въ странахъ интенсивныхъ, а потому и вліяніе ея на пониженіе доли цѣнности продукта, приходящейся на ренту, не можетъ быть значительно.

Наконецъ, что касается суммы переменнаго капитала, то величина ея можетъ быть довольно разнообразна, въ зависимости отъ высоты рабочей платы, которая здѣсь можетъ колебаться въ болѣе значительныхъ предѣлахъ, чѣмъ въ интенсивныхъ странахъ. Населеніе менѣе обезпечено посторонними, неземледѣльческими заработками и цѣны въ значительной мѣрѣ зависятъ отъ высоты урожая: низкій урожай вызываетъ и низкія цѣны на рабочія руки, высокій урожай, на оборотъ, болѣе высокія цѣны, — особенно въ такъ называемые критическіе моменты въ земледѣліи, т. е. главнымъ образомъ въ періодъ уборки. Однако, принимая во вниманіе, что здѣсь, при болѣешемъ еще господствѣ натурального хозяйства, рабочая плата въ большей своей части, чѣмъ въ интенсивныхъ странахъ выплачивается продуктами и что продукты здѣсь, говоря вообще, дешевле, чѣмъ въ странахъ интенсивныхъ, нужно принять, что рабочая плата здѣсь будетъ если не ниже, то обыкновенно и не выше, чѣмъ въ интенсивныхъ странахъ. Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, трудъ, вслѣдствіе примѣненія разнообразныхъ машинъ и орудій — интенсивнѣе, чѣмъ въ хозяйствахъ ранѣе рассмотрѣнныхъ (интенсивныхъ) районовъ. Чтобы выразить конкретно вытекающую изъ всего сказаннаго разницу въ соотношеніи капиталовъ и величинъ рентъ въ странахъ различной интенсивности, предположимъ слѣдующія отношенія. Для интенсивныхъ странъ удержимъ прежнія величины: постоянный капиталъ — 100000, переменный капиталъ — 500000 и прибавочная цѣнность — 500000; слѣдовательно норма прибавочной цѣнности — 100%. Для экстенсивныхъ же будетъ: постоянный капиталъ, состоящій здѣсь почти исключительно изъ суммы погашенія основнаго — 50000, переменный капиталъ вѣскольکو меньше, — чѣмъ въ интенсивныхъ странахъ — 450000 ¹⁾

¹⁾ Можетъ быть, правильнѣе было-бы взять сумму переменнаго капи-

и, наконецъ, прибавочная цѣнность — 600000, слѣдовательно, норма прибавочной цѣнности $\frac{600000}{450000} = 133\frac{1}{3}\%$.

Если предположимъ, слѣдовательно, въ обоихъ случаяхъ одинаковый уровень прибыли, скажемъ 50%, то для интенсивныхъ странъ будемъ имѣть ренту — 200000 или 18,2% цѣнности продукта, а для экстенсивныхъ — 350000, или 31,8% цѣнности продукта. Такой результатъ можетъ показаться на первый взглядъ невѣроятнымъ; но это только потому, что съ понятіемъ о рентѣ соединяется понятіе о доходѣ съ единицы площади; мы же говоримъ здѣсь о долѣ цѣнности продукта, что не одно и то-же. Въ странахъ экстенсивныхъ количество и цѣнность продукта съ единицы площади значительно менѣе и потому, — хотя доля цѣнности, принадлежащая рентѣ, здѣсь больше, — но рента съ единицы площади, при всемъ томъ, можетъ быть и меньше. Стоитъ предположить, напр., въ данномъ случаѣ, что количество и цѣнность продукта ¹⁾ съ единицы площади въ интенсивныхъ странахъ въ два три раза болѣе, чѣмъ въ экстенсивныхъ и тогда получимъ здѣсь ренту соотвѣтственно — 400000 или 600000, тогда какъ въ экстенсивныхъ съ того же пространства получается только 350000.

Здѣсь необходимо остановиться еще на одномъ пунктѣ: именно, — на сравненіи нашего способа вычисленія ренты съ принятымъ въ практикѣ. Сдѣлавъ выше такое сравненіе для примѣра Roth'a, мы нашли, что рента, вычисленная по нашему способу, значительно ниже вычисленной этимъ авторомъ для хозяйства съ большимъ потребленіемъ живого труда. Въ приложеніи къ сравниваемымъ хозяйствамъ экстенсивныхъ и интенсивныхъ странъ, это значило бы, что наше вычисленіе даетъ меньшую ренту для странъ интенсивныхъ, чѣмъ общепринятый способъ вычисленія, который отли-

тала меньше взятой нами; но, равнымъ образомъ и норму прибавочной цѣнности слѣдовало бы взять выше. Введя же оба эти измѣненія одновременно, мы получили-бы результатъ, еще болѣе благопріятствующій нашимъ заключеніямъ.

¹⁾ Говоримъ „количество и цѣнность,“ основываясь на томъ, что, по сказанному раньше, цѣнность продукта въ разныхъ областяхъ стремится къ уравнию; а слѣд., тамъ, гдѣ единица площади даетъ большее количество продукта, — цѣнность, получаемая съ единицы площади, также будетъ больше.

чается отъ нашего тѣмъ, что изъ суммы прибавочной цѣнности (чистаго дохода) отчисляется не прибыль (по уровню прибыли) на сумму авансированнаго капитала, а процентъ на весь капиталъ предпріятія, по высотѣ заемнаго процента. А такъ какъ въ странахъ экстенсивныхъ заемный процентъ обыкновенно выше, чѣмъ въ странахъ интенсивныхъ, то для экстенсивныхъ странъ рента, вычисленная по общепринятому способу, въ зависимости отъ высоты заемнаго процента, — будетъ, вѣроятно, ниже, чѣмъ вычисленная по нашему способу. Этотъ результатъ тѣмъ болѣе вѣроятенъ, что въ авансированный капиталъ здѣсь переходитъ ничтожная относительно доля всего постояннаго капитала предпріятія, совершенно противоположно тому, что имѣетъ мѣсто въ интенсивныхъ районахъ, съ большимъ потребленіемъ покупныхъ матеріаловъ. Въ нашемъ примѣрѣ, однако, соотношеніе постоянныхъ частей капиталовъ въ хозяйствахъ различной интенсивности едва-ли соотвѣтствуетъ дѣйствительности: вѣрнѣе было-бы, вѣроятно, взять сумму постояннаго авансированнаго капитала въ интенсивныхъ хозяйствахъ значительно больше, чѣмъ взяли мы. При всемъ томъ, при значительной величинѣ основного капитала въ экстенсивныхъ странахъ, все-же, можетъ получиться указанный результатъ.

Попробуемъ выразить этотъ результатъ въ цифрахъ. Пусть постоянная часть авансированнаго капитала представляетъ $\frac{1}{10}$ всего постояннаго капитала предпріятія въ интенсивныхъ, и $\frac{1}{20}$ въ экстенсивныхъ хозяйствахъ; заемный-же процентъ въ интенсивныхъ странахъ 3%, въ экстенсивныхъ 6%. Тогда будемъ имѣть:

Въ интенсивныхъ странахъ.		Въ экстенсивныхъ странахъ.
Постоянный капиталъ . .	1000000	1000000
Переменный „ . . .	500000	450000
Весь капиталъ предпріятія.	1500000	1450000
Прибавочная цѣнность . .	500000	600000
Процентъ на капиталъ . .	45000	87000
Рента, абсолютная величина	455000	513000
Рента, % цѣнности продукта	41,36%	46,63%

Поэтому, постоянный капиталъ экстенсивнаго хозяйства долженъ быть почти въ 2 раза больше такого-же капитала интенсив-

наго хозяйства, чтобы рента въ первомъ составляла такую-же долю цѣнности продукта, какъ въ последнемъ.

Такъ какъ это мало вѣроятно, въ виду состава постоянного капитала въ тѣхъ и другихъ хозяйствахъ, то приняты нами соотношенія, а, слѣдовательно, и полученный результатъ, нужно считать приблизительно отвѣчающими дѣйствительности. Напомнимъ, что по мѣрѣ развитія обрабатывающей промышленности въ экстенсивныхъ странахъ, процентъ на капиталъ будетъ понижаться, приближаясь къ 0%-у въ странахъ интенсивныхъ, а, вмѣстѣ съ тѣмъ, слѣдовательно, и различіе обыденнаго способа вычисленія ренты и принимаемаго нами—будетъ уничтожаться. Поэтому слѣдуетъ признать, что *доля ренты въ цѣнности продукта экстенсивныхъ странъ будетъ выше, чѣмъ въ цѣнности продукта странъ интенсивныхъ*; и чѣмъ выше будетъ интенсивность труда и норма прибавочной цѣнности въ экстенсивныхъ странахъ сравнительно съ интенсивными, — тѣмъ болѣе будетъ эта разность. Условія такого рода представятся, когда, при относительно мелкомъ землевладѣніи, въ странахъ экстенсивныхъ сильно развито приложеніе машинъ и слѣдовательно интенсивность труда высока; — въ странахъ же интенсивныхъ, при крупности землевладѣнія и хозяйственныхъ единицъ, — приложеніе машинъ мало развито, и стало быть, интенсивность труда низка. Это, замѣтимъ между прочимъ, то именно положеніе, которое существовало съ одной стороны—во многихъ мѣстностяхъ западной Европы, съ другой — въ С. А. Соединенныхъ Штатахъ, когда послѣдніе выступили конкуррентами на всемірный рынокъ, и потому то эта конкуренція вызвала такой сильный кризисъ въ европейскихъ, особенно крупныхъ — хозяйствахъ.

Но, примѣненіе машинъ увеличиваетъ, вѣдь, не только интенсивность, но и производительность земледѣльческаго труда, а последнее, какъ мы видѣли, вызывая пониженіе рабочей платы въ болѣе степени въ фабрикаціи, чѣмъ въ земледѣліи и соединяясь съ пониженіемъ цѣны фабричнаго матеріала, — является скорѣе вреднымъ, чѣмъ благотѣльнымъ для ренты. Это положеніе, конечно, и здѣсь также вѣрно, какъ въ интенсивныхъ странахъ; но нужно замѣтить, что цѣнность фабричнаго матеріала, хотя-бы и составляющаго продуктъ сельскаго хозяйства, не можетъ особенно

сильно понижаться вслѣдствіе приложенія машинъ въ земледѣліи, ибо — именно при приготовленіи фабричнаго сырья — машины наименѣе приложимы и до сихъ поръ эти продукты приготавливаются почти исключительно помощію живого труда, безъ пособія машинъ. Если мы указывали на пониженіе цѣны фабричнаго матеріала, говоря объ интенсивныхъ странахъ, то тамъ такое пониженіе обусловливалось явившейся съ усовершенствованіемъ транспорта возможностью полученія матеріала изъ странъ, производящихъ его болѣе дешево, чѣмъ тѣ, которыя раньше поставляли его для фабрикъ. Это обстоятельство можетъ имѣть, конечно, нѣкоторое значеніе и въ экстенсивныхъ странахъ, но несравненно меньшее, чѣмъ въ интенсивныхъ, ибо фабричная дѣятельность здѣсь только еще развивается, и фабрики, находясь первое время въ борьбѣ съ ремеслами и съ произведеніями иностранныхъ фабрикъ, вынуждены часто продавать фабрикатъ ниже его дѣйствительной цѣнности, почему и уровень прибыли не такъ высокъ, какъ онъ долженъ-бы быть соотвѣтственно интенсивности фабричнаго труда. Кромѣ того, по скольку фабричный матеріалъ составляетъ продуктъ мѣстнаго сельскаго хозяйства, онъ и прежде не былъ дорогъ и съ улучшеніемъ сношеній могъ даже повыситься въ цѣнѣ, вслѣдствіе возможности сбыта на рынки болѣе отдаленныхъ странъ. Но, — что гораздо важнѣе, — уменьшеніе цѣны фабричнаго матеріала, какъ мы видѣли, вызываетъ несравненно меньшее повышеніе уровня прибыли и, слѣдовательно, въ несравненно меньшей степени способно повести къ пониженію ренты, чѣмъ пониженіе рабочей платы. Последнее-же въ экстенсивныхъ странахъ почти не можетъ имѣть мѣста, не смотря на увеличеніе производительности земледѣльческаго труда и именно по слѣдующимъ причинамъ. Во 1-хъ, въ первый моментъ по проведеніи желѣзныхъ дорогъ, здѣсь цѣна хлѣба и вообще продуктовъ земледѣлія не только не падаетъ, но обыкновенно повышается, благодаря облегченію сбыта въ дальнія области. Современемъ, конечно, это повышеніе становится невозможнымъ и цѣна хлѣба можетъ и упасть; но и это, обыкновенно, не ведетъ къ пониженію рабочей платы, ибо, во 2-хъ, этому противодѣйствуетъ то увеличеніе потребностей рабочаго, которое является также однимъ изъ слѣдствій улучшенія сношеній и разви-

тія городской жизни и фабричной промышленности. Въ 3-хъ, поддержанію уровня рабочей платы содѣйствуетъ и то, что съ одной стороны развивающаяся промышленность, съ другой — развивающееся земледѣліе требуютъ все большаго числа рабочихъ рукъ и, слѣдовательно, запросъ на рабочую силу растетъ и, обыкновенно (если населеніе не увеличивается исключительно сильно, вслѣдствіе, напр. вселенія), — перегоняетъ предложеніе. Все это содѣйствуетъ поддержанію здѣсь высокой рабочей платы, не смотря на уменьшеніе стоимости рабочей силы ¹⁾. Вслѣдствіе этого, здѣсь не можетъ произойти того повышенія уровня прибыли, которое въ интенсивныхъ странахъ явилось результатомъ пониженія цѣны хлѣба и отразилось неблагоприятно на рентѣ. Наконецъ, само повышение производительности труда въ земледѣліи экстенсивныхъ странъ можетъ повести къ нѣкоторому, хотя обыкновенно только временному, повышенію ренты. Объясняется это тѣмъ, что здѣсь, — главнымъ образомъ благодаря удобству примѣненія машинъ, трудъ можетъ быть сдѣланъ болѣе производительнымъ, чѣмъ въ интенсивныхъ странахъ; а еще Марксъ указалъ, что если производительность труда въ какомъ либо предпріятіи выше средней нормы въ данной отрасли, то она оцѣнивается на рынкѣ точно также, какъ повышение интенсивности труда, т. е. ведетъ къ повышенію нормы прибавочной цѣнности ²⁾. Иначе говоря, если рыночная цѣна хлѣба опредѣляется по цѣнности производства его въ хозяйствахъ интенсивныхъ, — экстенсивныя-же хозяйства могутъ производить его съ меньшей тратой рабочей энергіи, то они получаютъ въ продажной цѣнѣ нѣкоторый излишекъ противъ дѣйствительной цѣнности своего продукта и этотъ излишекъ будетъ увеличивать долю ренты. По указаннымъ уже причинамъ, увеличеніе

¹⁾ Приведенный выше фактъ пониженія рабочей платы въ Америкѣ составляетъ отчасти результатъ сильной иммиграціи, отчасти-же выраженіе кризиса и потому не противорѣчитъ сдѣланному здѣсь выводу.

²⁾ Въ приложеніи къ земледѣлію это ничто иное, какъ законъ ренты Рикардо, ибо, по этой теоріи, рента получается именно благодаря тому, что трудъ въ хозяйствахъ, получающихъ ренту, производительнѣе, чѣмъ въ не получающихъ. Разница съ толкованіемъ Маркса только та, что послѣдній распространяетъ на всѣ отрасли производства то, что Рикардо считалъ специфической принадлежностью земледѣлія.

производительности труда въ экстенсивныхъ странахъ легче, чѣмъ въ интенсивныхъ и потому не невѣроятно, что нѣкоторая часть той величины, которая поступаетъ здѣсь въ пользу ренты, можетъ происходить изъ этого источника. Теоретически, однако, правильнѣе считать этотъ прибавокъ не рентой, а предпринимательскимъ доходомъ, ибо рента составляетъ необходимую составную часть цѣнности продукта, этотъ же прибавокъ носить случайный характеръ; потому рѣдко можно допустить, что онъ получается массой хозяйствъ цѣлой области; чаще онъ можетъ являться продуктомъ дѣятельности отдѣльнаго хозяина; во всякомъ же случаѣ, онъ уничтожится съ повышеніемъ производительности труда въ интенсивныхъ областяхъ и восстановленіемъ обращенія по цѣнности.

Такимъ образомъ, сопровождающее примѣненіе машинъ увеличеніе производительности труда не можетъ вызвать здѣсь особенно сильнаго пониженія ренты и уничтожить вліяніе увеличенія интенсивности труда помощію машинъ. Нужно, однако, принять во вниманіе, — что въ разсматриваемую нами подъ общимъ именемъ экстенсивныхъ странъ группу входятъ области, какъ съ преобладаніемъ зернового хозяйства, такъ и съ преобладаніемъ скотоводства. Первые могутъ пользоваться машинами, увеличивающими интенсивность труда, можно сказать, болѣе всякихъ другихъ хозяйствъ; послѣднія, на оборотъ, только въ весьма незначительной степени и чѣмъ болѣе въ нихъ преобладаетъ скотоводство, тѣмъ менѣе оказываемая имъ машинами помощь ¹⁾. Потому, если дальнѣйшія улучшенія техники не позволятъ болѣе обширнаго примѣненія машинъ въ экстенсивныхъ скотоводственныхъ районахъ, то слѣдуетъ ожидать или распадація существующихъ здѣсь теперь

¹⁾ Впрочемъ, въ послѣднее время и для этихъ хозяйствъ облегчилась возможность примѣненія машинъ, увеличивающихъ интенсивность труда. Къ числу таковыхъ слѣдуетъ отнести центрифужные сливкоотдѣлители (особенно ручные), а также только что появившіеся (на вѣнской выставкѣ) центрифужный приборъ, названный „экстракторомъ“ и имѣющій назначеніемъ перерабатывать отдѣляемые имъ сливки непосредственно въ масло. Оба вида приборовъ (если послѣдній оправдаетъ свое назначеніе) будутъ особенно цѣнны именно для экстенсивныхъ скотоводственныхъ районовъ, производящихъ главнымъ образомъ масло и сыръ.

крупныхъ хозяйствъ на болѣе мелкія единицы или перехода ихъ въ болѣе мѣръ къ зерновому хозяйству.

Но, кромѣ поднятія интенсивности труда какимъ-бы то ни было путемъ, существуютъ еще и другіе способы повышенія ренты. Изъ нихъ на первомъ мѣстѣ слѣдуетъ поставить и здѣсь, какъ въ интенсивныхъ странахъ — увеличеніе массы прилагаемаго живого труда. Правда, это увеличеніе, по скольку оно можетъ содѣйствовать поднятію ренты какъ доли цѣнности продукта и, слѣд., должно выразиться въ нашей формулѣ относительнымъ увеличеніемъ переменнаго капитала ¹⁾ или, — что то-же, — относительнымъ уменьшеніемъ постояннаго авансированнаго капитала, не можетъ имѣть особенно большого значенія для повышенія ренты (какъ доли цѣнности продукта), ибо постоянный авансированный капиталъ здѣсь и безъ того не великъ и не можетъ быть значительно уменьшенъ такъ какъ состоитъ главнымъ образомъ изъ погашенія основнаго капитала, содѣйствующаго увеличенію интенсивности труда.

Но если увеличеніе относительной величины переменнаго капитала не можетъ значительно увеличить ренту (какъ долю цѣнности продукта), то абсолютное увеличеніе массы переменнаго капитала, т. е. — увеличеніе его относительно эксплуатируемой площади, — способно значительно поднять ренту съ единицы площади. Потому такое увеличеніе массы занятаго живого труда представляетъ и для здѣшнихъ хозяйствъ весьма сильное средство для поднятія ренты. Конечно, малая населенность является здѣсь значительнымъ препятствіемъ для приложенія этого метода; но, чѣмъ болѣе будетъ возрастать населенность и чѣмъ мельче будутъ становиться хозяйства, тѣмъ болѣе облегчается приложеніе его. Во всякомъ случаѣ, будущее возрастаніе ренты должно быть основано главнѣйшимъ образомъ на эксплуатаціи болѣе массы живой рабочей силы, ибо указанные ранѣе болѣе или менѣе дѣйствительныя мѣры, — пониженіе рабочей платы и увеличеніе интенсивности труда, — имѣютъ, такъ сказать, малую эластичность: увеличенію интенсивности труда полагается относительно скоро предѣлъ приро-

¹⁾ См., впрочемъ, ниже о примѣненіи навоза.

дой человека, — пониженіе же рабочей платы должно остановиться гораздо ранѣе, чѣмъ будетъ достигнутъ указываемый природой предѣлъ; ибо, развитіе страны связано съ развитіемъ неземледѣльческихъ промысловъ и городской жизни, что ведетъ, въ концѣ концовъ, къ увеличенію потребностей рабочаго и, слѣдовательно, — къ необходимости повышать рабочую плату. Предѣлъ-же возможнаго увеличенія приложенія массы живого труда для разсматриваемыхъ областей — очень еще далекъ: до сихъ поръ они стремились обходиться возможно малыми рабочими силами, потому не примѣняются еще многія такія мѣры, которыя способны поднять производительность почвы, т. е. увеличить урожай съ единицы площади — въ высокой степени. Изъ этихъ мѣръ на первомъ мѣстѣ слѣдуетъ поставить примѣненіе удобренія и при томъ именно навознаго удобрения, которое почти всегда явится здѣсь, если не раньше, то, во всякомъ случаѣ, въ гораздо большемъ размѣрѣ по цѣнности, — чѣмъ искусственные туки. Это потому, что послѣдніе представляютъ покупной товаръ, заключающій, слѣдовательно, не только авансированный капиталъ, но и прибавочную цѣнность и, какъ указано, примѣненіе такового всегда редетъ къ пониженію ренты какъ доли цѣнности продукта. Примѣненіе же навоза, произведеннаго въ самомъ хозяйствѣ, стоить только извѣстной затраты труда, т. е. въ этомъ случаѣ происходитъ увеличеніе исключительно переменнаго капитала; это значить: одновременно съ этой затратой производится въ хозяйствѣ и прибавочная цѣнность и весь избытокъ ея, сверхъ прибыли на авансированный для производства ея капиталъ, обратится въ пользу ренты. Здѣсь мы имѣемъ, слѣдовательно, случай увеличенія относительнаго значенія переменнаго капитала, при чемъ достигается двойное увеличеніе ренты: она возрастаетъ не только абсолютно (по расчету на единицу площади), но и относительно — какъ доля цѣнности продукта.

Но и такое увеличеніе приложенія труда, при которомъ относительное значеніе переменнаго капитала въ суммѣ авансированнаго не возрастаетъ, — ведетъ къ увеличенію ренты съ единицы площади, если при этомъ возрастаетъ соотвѣственно урожай. При этомъ, слѣдовательно, одновременно увеличиваются и постоянный капиталъ (обыкновенно въ формѣ матеріаловъ) и переменный. Вы-

ше, говоря объ интенсивныхъ странахъ, мы показали уже, какое значеніе можетъ имѣть каждая изъ мыслимыхъ здѣсь модификацій. Здѣсь намъ остается только прибавить, что и этотъ методъ поднятія производительности почвы, а, слѣд., и повышенія ренты — въ экстенсивныхъ районахъ долженъ имѣть больше значенія, чѣмъ въ интенсивныхъ, ибо повышение производительности почвы, — какъ было уже объяснено, — здѣсь вообще легче, чѣмъ въ интенсивныхъ областяхъ, да, при томъ, и опасность пониженія нормы прибавочной цѣнности меньше, благодаря болѣе обширному примѣненію машинъ.

Въ концѣ концовъ, мы приходимъ, слѣдовательно, къ такому выводу: Въ экстенсивныхъ районахъ приложимы всѣ способы повышенія ренты: здѣсь возможно въ значительно бѣльшемъ, обыкновенно, размѣрѣ, чѣмъ въ интенсивныхъ странахъ — приложение машинъ, ведущихъ къ увеличенію интенсивности труда; съ тою-же цѣлью возможно и дробленіе сравнительно крупныхъ еще хозяйственныхъ единицъ. Кромѣ того, и всѣ тѣ способы повышенія ренты, которые примѣняются въ интенсивныхъ странахъ и выражаются въ увеличеніи суммы авансированнаго на единицу площади капитала въ видѣ матеріаловъ и переменнаго капитала совмѣстно или въ видѣ одного переменнаго капитала (при примѣненіи навознаго удобренія), ведутъ здѣсь къ большому повышенію ренты, чѣмъ въ интенсивныхъ странахъ, главнымъ образомъ потому, что предѣлы урожайности культивируемыхъ растений здѣсь еще гораздо дальше отъ существующихъ теперь (низкихъ) урожаевъ, чѣмъ отъ урожаевъ (высокихъ) странъ интенсивныхъ. По скольку, слѣдовательно, малая еще населенность этихъ странъ не препятствуетъ приложенію особенно послѣдняго метода, — увеличенію производительности почвы помощію приложенія бѣльшаго количества живого труда на единицу площади, — рента экстенсивныхъ районовъ можетъ очень быстро повышаться.

Сопоставляя этотъ выводъ съ сдѣланнымъ выше относительно интенсивныхъ странъ выводомъ, приходимъ къ заключенію, что условія тѣхъ и другихъ странъ до нѣкоторой степени противоположны другъ другу: можно почти сказать, — *на сколько въ экстенсивныхъ странахъ легко повысить ренту, — на столько*

же, обратно, трудно достигнуть повышенія въ интенсивныхъ странахъ. А это положеніе, въ свою очередь, говоритъ намъ, что рента съ единицы эксплуатируемой площади, подъ вліяніемъ современныхъ способовъ транспорта и сношеній, — стремится уравниваться, въ различныхъ районахъ. Въмѣстѣ съ тѣмъ, предсказываемое многими авторами (напр. Engelbrecht), постоянство цѣнъ поведетъ за собою и болѣе постоянное въ высотѣ ренты, которая будетъ колебаться только въ зависимости отъ измѣненія техники. Но, конечно, пока совершится та эволюція, которая должна предшествовать установленію такого постоянства, пройдетъ еще не мало времени.

Выводы, къ которымъ приводитъ наше изслѣдованіе, могутъ быть выражены въ видѣ слѣдующихъ краткихъ положеній.

1. Земледѣліе потребляетъ и должно потреблять по техническимъ условіямъ производства значительно болѣе живого труда для производства продукта данной цѣнности, чѣмъ всякая другая отрасль промышленной дѣятельности (обрабатывающей промышленности), потому что земледѣліе не имѣетъ основного матеріала. Послѣдствіемъ этой технической особенности земледѣлія и является возможность полученія земельной ренты.

2. Наука, — занимающаяся изслѣдованіемъ условій, вліяющихъ на технику земледѣлія и высоту ренты и указывающая методы и приемы, которые нужно приложить при наличности тѣхъ или другихъ, вліяющихъ на хозяйство (внѣшнихъ и внутреннихъ) факторовъ — чтобы достигнуть наивысшей суммы ренты, — должна носить названіе экономики земледѣлія.

3. Факторы, вліяющіе на земледѣліе, суть частью внутренніе, неразрывно связанные съ данной хозяйственной единицей, частью внѣшніе, обнаруживающіе свое вліяніе во внѣшнихъ, мѣновыхъ отношеніяхъ хозяйства. Изъ внѣшнихъ факторовъ важнѣйшее значеніе имѣютъ пути сообщенія, которые могутъ или сдѣлать почти невозможнымъ мѣновое хозяйство, —

какъ это показываетъ схема Тюнена, или, наоборотъ, вынуждать переходъ къ мѣловому хозяйству, какъ современные паровыя транспортныя средства.

4. Схема Уединеннаго Государства Тюнена является именно выраженіемъ тѣхъ транспортныхъ условій, которыя существовали во время Тюнена и положены имъ въ основу его вычислений.

5. Вся система Тюнена построена на теоріи ренты Рикардо; послѣдняя-же могла имѣть нѣкоторое значеніе только при несовершенствѣ техники и тѣхъ транспортныхъ условій, которыя предположилъ Тюненъ. Рикардо при построеніи своей теоріи ренты исходилъ изъ ложныхъ представлений о богатствѣ и плодородіи почвъ (которыя онъ отождествлялъ) и объ интенсивности, увеличенію которой онъ приписывалъ способность повышать стоимость и цѣнность продукта. Единственно вѣрнымъ основнымъ положеніемъ его теоріи было огромное значеніе разстоянія хозяйства отъ рынка при прежнихъ транспортныхъ условіяхъ, — положеніе, которое Тюненъ положилъ въ основу своей схемы.

6. Паровой транспортъ явился въ силу возникшей въ обрабатывающей промышленности, послѣ введенія паровыхъ двигателей, потребности въ передвиженіи массы грузовъ и по самой technikъ своей приспособленъ, именно, къ передвиженію такой массы. Это выражается въ томъ, что расходы по передвиженію единицы груза на единицу разстоянія при паровомъ транспортѣ убываютъ вмѣстѣ съ возрастаніемъ массы передвигаемаго груза и увеличеніемъ проходимаго имъ по пути разстоянія. Но, такъ какъ массу грузовъ могутъ доставить, по естественнымъ условіямъ производства, только дешевые товары, — т. е. такіе, для производства единицы которыхъ, нужна незначительная затрата трудовой энергіи, — то для того, чтобы транспортная способность парового транспортного средства могла быть насыщена, эти товары должны быть транспортируемы дешево. Вмѣстѣ съ тѣмъ, только эти дешевые товары и могутъ быть перевозимы дешево, т. е. они должны всегда перевозиться по болѣе низкому тарифу, нежели болѣе цѣнные

товары (тарификація по цѣнности). Если бы цѣнные товары перевозились по тому-же тарифу, какъ малоцѣнные, то возникла-бы огромная концентрація производства (именно фабричнаго), которая, въ концѣ концовъ, была-бы невыгодна, какъ для общества, такъ и для самихъ желѣзныхъ дорогъ.

7. Перевозка дешево массовые продукты, паровыя транспортныя средства вызываютъ уравниеніе цѣнъ этихъ продуктовъ въ различныхъ мѣстахъ и тѣмъ самымъ дѣлаютъ возможнымъ и необходимымъ и уравниеніе цѣнностей какъ этихъ продуктовъ, представляющихъ большею частью сырье, такъ и производимыхъ изъ этого сырья фабрикатовъ.

8. Дешевая перевозка массовыхъ продуктовъ (сырья) и болѣе дорогая продуктовъ обработанныхъ (фабрикатовъ), т. е. тарификація по цѣнности, вызываетъ разсыпаніе фабричной промышленности изъ немногихъ центровъ, въ которыхъ она помещалась прежде, по всемъ областямъ міра.

9. Огромное удешевленіе транспорта уничтожаетъ значеніе того единственнаго фактора, который вынуждалъ концентрическое расположеніе системъ хозяйства (полеводства) въ У. Г. Тюнена и, наоборотъ, выдвигаетъ впередъ значеніе естественныхъ факторовъ, опредѣляющихъ строй хозяйства, и, слѣдовательно, даетъ возможность сдѣлать хозяйства технически раціональными; при этомъ каждое хозяйство будетъ производить, при помощи соотвѣствующихъ приемовъ, только тѣ продукты, которые (при данныхъ естественныхъ условіяхъ) могутъ быть произведены въ наибольшемъ количествѣ и наилучшаго качества съ единицы площади и, вмѣстѣ съ тѣмъ, съ наименьшей, сравнительно съ другими областями и хозяйствами, затратой труда и капитала.

10. Такъ какъ удешевленіе транспорта можетъ идти тѣмъ дальше, чѣмъ больше масса производимаго даннымъ райономъ продукта, а, вмѣстѣ съ тѣмъ, чѣмъ дальше идетъ удешевленіе транспорта, тѣмъ больше будутъ сближаться цѣна и цѣнность продукта, производимаго въ разныхъ областяхъ, то и интенсивность земледѣльческаго производства, которая всегда вызываетъ увеличеніе массы производимаго продук-

та, также стремится уравниваться въ различныхъ областяхъ, но различіе естественныхъ факторовъ (почвы, климата и населенности) — съ одной стороны, и вліяніе нѣкоторыхъ общественныхъ факторовъ (какъ крупность землевладѣнія и связанная съ нею величина хозяйства) вызываютъ различіе въ формѣ приложенія капитала, побуждая въ одномъ случаѣ примѣнять болѣе основного капитала, а въ другомъ, — на оборотъ, болѣе оборотнаго, въ формѣ матеріаловъ или перемѣннаго капитала.

11. *Необходимымъ послѣдствіемъ указанныхъ измѣненій въ земледѣліи является такое расположеніе отраслей хозяйства и такая высота интенсивности и форма ея въ различныхъ районахъ современнаго міра, что послѣдній дѣлается весьма мало похожъ на „Уединенное Государство“ Тюнена (типа А). Правда, „центральный городъ“ Тюнена сохраняется и представляется и по нынѣ еще Англіей; но, рядомъ съ нимъ, вырастаютъ въ самыхъ различныхъ по разстоянію отъ него положеніяхъ другіе центры, обнимающіе значительныя площади и являющіеся его конкуррентами какъ по потребленію, такъ и по производству (интенсивныя приморья ¹⁾). — Въмѣстѣ съ тѣмъ, интенсивность хозяйства, говоря вообще, вовсе не убываетъ отъ центра современнаго *У. Г.*, къ его границамъ, какъ она убывала у Т. На оборотъ, весьма близко отъ „центрального города“ (Англіи) и его пригородовъ, представляемыхъ интенсивными приморьями, расположена довольно обширная полоса экстенсивныхъ приморій, въ которыхъ хозяйство на долго останется экстенсивнѣе, чѣмъ во многихъ, несравненно болѣе далекихъ отъ центра районахъ. Къ числу послѣднихъ принадлежатъ именно континентальныя, густонаселенныя зерновые районы, въ которыхъ интенсивность быстро достигаетъ весьма высокой степени, — подѣ часъ, можетъ быть, не низшей, чѣмъ въ ближайшей окрестности центра, соотвѣтствующей Тюеновскому кольцу вольнаго хозяйства, хотя на-*

¹⁾ Къ этому-же роду областей принадлежатъ, — какъ потребители по крайней мѣрѣ, — и горнопромышленныя районы, которые отличаются существенно отъ морскихъ приморій только меньшимъ разнообразіемъ промышленной дѣятельности.

правленіе хозяйства совершенно иное по роду производимыхъ продуктовъ.

12. *Что касается, наконецъ, ренты, то и она стремится уравниваться въ различныхъ районахъ современнаго міра.* Этому содѣйствуетъ то, что въ наиболѣе экстенсивныхъ еще въ настоящее время районахъ, вслѣдствіе относительной крупности хозяйственныхъ единицъ, гораздо болѣе возможно приложеніе машинъ, увеличивающихъ интенсивность труда, чѣмъ въ районахъ центральныхъ или вообще достигшихъ уже значительной высоты интенсивности и имѣющихъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, наиболѣе мелкія хозяйства, которыя, при томъ, по самымъ условіямъ производства (характеру продукта) нераціонально было-бы замѣнить болѣе крупными хозяйствами. Вмѣстѣ съ тѣмъ, увеличеніе приложенія массы живого труда на единицу площади и даже усиленіе примѣненія различныхъ матеріаловъ, благодаря той-же, существующей еще пока, экстенсивности, можетъ вызывать здѣсь несравненно большій эффектъ въ видѣ увеличенія массы производимаго на единицѣ площади продукта, чѣмъ въ странахъ интенсивныхъ, стоящихъ нерѣдко уже почти у предѣла возможной, — сообразно нашимъ знаніямъ и умѣнію, — производительности почвъ. Возможность роста ренты въ экстенсивныхъ странахъ обусловливается, главнымъ образомъ, приростомъ населенія; по отношенію къ этимъ странамъ, именно справедливо сказанное Родбертусомъ, что увеличеніе населенія вызываетъ возрастаніе ренты, хотя и не въ томъ смыслѣ, какъ указывалъ онъ. Здѣсь не только каждый прибылой вновь сельскій работникъ увеличиваетъ массу ренты своимъ трудомъ, но и каждый, вновь прибылой городской житель, не прилагающій непосредственно своего труда въ земледѣліи, — содѣйствуетъ росту ренты: *возрастаніе городского населенія дѣлаетъ возможнымъ увеличеніе разнообразія производимыхъ хозяйствомъ продуктовъ, а, слѣдовательно, и увеличеніе раціональности,* вслѣдствіе возможности лучшаго приспособленія къ естественнымъ условіямъ при разнообразіи находящихся сбытъ продуктовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ — *и увеличеніе интенсивности,* благодаря возможности сбыта продуктовъ, потребляемыхъ въ большемъ количествѣ въ городахъ и не выдерживающихъ далекаго транспорта, вслѣдствіе не-

способности къ долгому храненію. Такимъ образомъ, для экстенсивныхъ странъ возможность повышенія ренты тѣмъ болѣе, чѣмъ легче здѣсь, во 1-хъ, развитіе городовъ, во 2-хъ, приложеніе мѣръ, содѣйствующихъ повышенію интенсивности труда. И то и другое легче въ тѣхъ странахъ, гдѣ господствуетъ мелкое землевладѣніе и мелкое хозяйство и, на оборотъ, — труднѣе въ странахъ крупнаго землевладѣнія и крупныхъ хозяйствъ. Такъ какъ при первобытныхъ условіяхъ (отсутствіи путей сообщенія) дробленіе зерновыхъ хозяйствъ происходитъ легче, то районы зернового хозяйства легче достигнуть высшей интенсивности и высокой ренты, чѣмъ районы экстенсивнаго скотоводства; поднятію ренты въ-первыхъ содѣйствуетъ и бѣльшая приложимость машинъ, увеличивающихъ интенсивность труда.

Таковы наши выводы. Само собою разумѣется, что всѣ тѣ послѣдствія, которыя мы предсказываемъ, явятся только при условіи раціональности въ хозяйствахъ. Но, хотя и до сихъ поръ еще справедливо указаніе Тюнена, что дѣйствительность не всегда раціональна, — все-же — теперь возможность нераціональнаго веденія хозяйства несравненно менѣе, чѣмъ она была во времена Тюнена, и всякое нераціональное хозяйство потерпитъ быстро крушеніе подъ вліяніемъ конкуренціи другихъ, лучше сѣумѣвшихъ уяснить себѣ требованія раціональности.

К О Н Е Ц Ъ.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

стр.	строка:	напечатано:	слѣдуетъ:
9	7 снизу	въ зависимости отъ	отъ
20	5 "	реально	рельефно
34	8 сверху	большаго	большого
41	4 "	получить	получить
51	11 "	ему	хозяину
52	8 снизу	подвижного	подвижнаго
53	5 " (выноски)	степеняхъ	ступеняхъ
53	4 " (тоже)	степени	ступени
54	2 сверху	капитала	капитала
55	20 "	, но еще	и еще
57	9 снизу	единицу	единиць
67	12 сверху	собственно	собственно
76	15 снизу	Разница	Но, разница
82	15 сверху	степени	ступени
83	5 "	не выгоднѣе	не выгоднѣе-ли
83	2 снизу (вынос.)	1888	1880
84	12 сверху	ибо	ибо
84	23 "	оно могло	она могла
100	16 "	плодотворными	плодородными
114	13 "	большого	большаго
119	4 "	урожаетъ	урожаемъ
121	16 снизу	допустимъ	допустили
124	17 "	единца	единица
128	8 "	больше; чѣмъ вторая;	больше, чѣмъ вторая;
"	1—2 "	преобладеніе	преобладаніе
135	7 "	большомъ	большемъ
141	2 сверху	спеціальныя	соціальныя
150	7 "	обсужденія	обсужденіа
156	16 "	условіями	усліями
165	12 снизу	Между тѣмъ, какъ	Между тѣмъ,
168	20 сверху	живый	живой
169	7 "	однако	одно
175	2 "	30000	30000
180	7 "	$10000 + 40000 + 40000$;	$10000 + 40000 + 40000$
182	7 "	токовымъ	таковымъ
183	10 снизу	доля	норма
"	1 сверху	и этотъ	этотъ
"	4 снизу	разноцѣнномъ	разноцѣнномъ
"	5 "	озимы	озими
202	7 сверху	въ фабрикахъ	на фабрикахъ
213	17 снизу	въ 1:600	въ 1 : 60
223	9 " (вын. 1)	дорогъ	штатовъ
226	18 сверху	капита	капитала
231	13 "	другой	другой
233	11 "	другой	другой
"	14 "	стерл.	стерл.
234	9 снизу (текстъ)	смыслъ	смыслъ
"	1 снизу—выноски	1-ю слѣдуетъ вычеркнуть.	
240	14—15 св. 3 ст.	ПБ. Варшавская 2211 в.	ПБ. Варшавская (211 в.)
255	4 сверху	районы	районы
259	19 снизу	данныя взятыхъ	данныя о взятыхъ
260	15 сверху	оторую	которую
268	9 снизу	дорогъ	дорогъ

стр.	строка:	напечатано:	слѣдуетъ
275	15—16 низ.	должна	должна
280	5 сверху	$1,41a - a = x$ 0,41a	$1,41a - a = x$ или $x = 0,41a$
"	6 "	—OF.a—BF.a=OB.x	OF.a—BF.a=OB.x
"	8 "	—OG.a—CG.a=OC.x	OG.a—CG.a=OC.x
"	10 "	—OH.a—DH.a=OD	OH.a—DH.a=OD.x
"	22 "	$OK = \sqrt{OD^2 + DK^2} = \sqrt{4^2 + 2^2}$	$OK = \sqrt{OD^2 + DK^2} = \sqrt{2^2 + 1^2}$
281	10 "	A 0,5910 ⁰ / ₀	A—0,59 отъ 10 ⁰ / ₀
283	13 "	Входить	Входить
286	6 "	самымъ	съ самымъ
309	15— снизу	пароходовъ вновь стро ющихся судовъ	вновь строю щихся пароходовъ
"	9 "	310868	3108621
"	7 "	перевосходя	превосходя
"	4—5	пороходовъ	вновь строившихся пароходовъ
311	1 снизу (текстъ)	нибыль	не былъ
324	7 сверху	20 милл. т.	20 милл. фунт.
"	8 "	34 милл. т.	34 милл. фунт.
"	9 "	43 милл. т.	43 милл. фунт.
"	11 "	88 м. т.	88 милл. фунт.
"	9 снизу	Манчестеръ	Манчестеръ
"	8 "	1836—40 п.	1836—40 г.
325	6 сверху	въ отношеніи привил- легій	привиллегій въ отношеніи
"	9 снизу	удесятряется	удесятряется
329	11 сверху	земельскими	неземельскими
335	2 "	интеллигенція	интеллигенція
338	таблица II	IV сельскаго насел.	IV сельск насел
		15,58—3,56	15,58 3,56
350	9 сверху	теперешнихъ	теперешнихъ большихъ
"	10 "	109 тыс.	100 тыс
361	3 снизу	увеличеніе населенія въ городахъ	увеличеніе <i>средняго</i> насе- ленія города
369	5 сверху	при характеристикѣ	для характеристики
380	7 "	судоводствѣ	судоводствѣ
382	9 "	замѣчанія	заключенія
383	10 "	но и все же	но, все же,
"	11 "	преимущества	преимущества
384	3 "	упланъ	упландъ
386	2 снизу (вын.)	Reich f.	Reich. Jahrbuch f.
392	8 "	1)	2)
424	11 "	земель,	земель и
425	14 сверху	суммы	сумма
"	3—5-й снизу	слѣдуетъ вычеркнуть.	
443	8 снизу	единицу	единицу
444	17 "	тъ расходы	расходы
457	16 сверху	(1883 г.)	(1886 г.)
476	8 снизу	копченое	копченое мясо
485	4 " (вын. ')	Обринскій	Орбинскій
512	1 " (таблица)	свыше	свыше
513	10 "	икр.	экровъ
517	10 сверху	турнезъ	турнезъ
518	13 "	не шло далеко	не шло такъ далеко
526	12 "	сельско-хозяйственной	сельско-хозяйственный
534	13 снизу	скота	скота:
563	10 " (выноски)	(ranches)	(ranches)
591	15 "	омертвѣнію	омертвѣнію
609	11 сверху	количества	качества
613	5 снизу	ей	ему
616	15 сверху	пустыню	пустыню
641	3 "	Айовъ	Англіи

